Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2685

18. 10. 95

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumordnung entlang der deutsch-polnischen Grenze

1. Dem **deutsch-polnischen Grenzraum** kommt nach dem Umbruch in Mittel- und Osteuropa eine zentrale Bedeutung bei der Annäherung Polens an die Europäische Union zu. Die Region an Oder und Neiße kann zu einer zentralen Drehscheibe zwischen den Staaten West- und Mitteleuropas werden. Die Raumordnung als integrierende Politik leistet hierzu ihren Beitrag, indem sie durch frühzeitig abgestimmte Entwicklungsvorstellungen (raumordnerische Leitbilder) eine bessere Nutzung der räumlichen Potentiale und einen Abbau bestehender Entwicklungshemmnisse unterstützt.

2. Am 2. Juli 1992 wurde die **Deutsch-Polnische Raumordnungskommission** eingerichtet, in der das polnische Ministerium für Raumwirtschaft und Bauwesen und das Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg und Sachsen sowie die vier Woiwodschaften Stettin (Szczecin), Landsberg (Gorzów Wielkopolskie), Grünberg (Zielona Góra) und Hirschberg (Jelenia Góra) eng zusammenarbeiten. Ergebnis dieser Kooperation sind die mit der Entschließung vom 24. Mai 1995 von der Kommission angenommenen „Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze". Damit liegt erstmals eine von beiden Seiten gemeinsam erarbeitete und getragene raumordnungspolitische Entwicklungsvorstellung für den Grenzraum als einheitliches Siedlungsgebiet vor.

3. Die raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze – welche wesentlicher Inhalt des Berichtes sind – wurden in der Zeit von Oktober 1992 bis Mai 1995 in **zwei Schritten** aufgestellt. Als erstes wurde eine **Analyse** der Ausgangssituation erstellt, um einen über die Staatsgrenze reichenden Vergleich der Entwicklungspotentiale und -barrieren zu erhalten. Darauf aufbauend wurden im zweiten Schritt grenzüberschreitende **Entwicklungsziele und Handlungsansätze** aus raumordnungspolitischer Sicht festgelegt.

Unter Leitbildern sind Visionen für die gewünschte Entwicklung der Städte und Regionen zu verstehen. Es handelt sich dabei nicht um eine zeitlich und budgetär vorbestimmte Entwicklungsplanung für den Grenzraum. Vielmehr werden den Gemeinden und allen übrigen öffentlichen Stellen, aber auch privaten Investoren Orientierungshilfen für die gewünschte raumordnungspolitische Entwicklung aufgezeigt. Die Umsetzung dieser Leitbilder obliegt den staatlichen Behörden in ihrer eigenen Verantwortung. Die Aussagen haben keinen rechtsverbindlichen Charakter.

Die Leitbilder betreffen **drei** Themenschwerpunkte:

1. Schutz der **Naturpotentiale** und Sanierung geschädigter Gebiete,

2. Entwicklung bzw. Förderung einer **dezentralen Siedlungsstruktur** und

3. Entwicklung der **technischen Infrastruktur**.

Sie werden in der vorliegenden Zusammenfassung in ihren wesentlichen Aussagen näher beschrieben.

Diese Ergebnisse wurden in vielfachen Arbeitstreffen, an denen wissenschaftliche Institute beider Länder beteiligt waren, diskutiert und zusammengeführt; die Untersuchungen wurden durch Informationen und Anregungen aus regionaler und kommunaler Sicht (Bundesländer, Woiwodschaften, Euregios, Gemeinden) vertieft. Damit konnte ein hohes Maß an Akzeptanz bei den verantwortlichen Verwaltungsebenen im Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze erreicht werden.

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau vom 21. September 1995.

4. Wertung

Die raumordnerischen Leitbilder dienen als Grundlage für die Raumordnungspolitiken beider Nachbarländer im Einzugsbereich des Raumes entlang der deutsch-polnischen Grenze. Sie stellen ein positives Beispiel der guten Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen dar. Darüber hinaus wird damit eine weitere Voraussetzung geschaffen, daß sich diese Außengrenze der Europäischen Union zu einem Kooperationsraum entwickelt. Dies erleichtert die gewünschte Integration Polens in die EU.

Die enge raumordnungspolitische Kooperation und die erzielten Ergebnisse stellen ein Beispiel für andere Grenzräume in Europa dar. Die deutsch-polnische Raumordnungskommission hat damit Pionierarbeit geleistet, so daß die Europäische Kommission die deutsch-polnische Zusammenarbeit zu den deutlichsten Erfolgen grenzüberschreitender Raumplanung in Europa zählt.

Deutsch-polnische Raumordnungskommission
4. Sitzung

Entschließung der deutsch-polnischen Raumordnungskommission zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze vom 24. Mai 1995

1. Die deutsch-polnische Raumordnungskommission begrüßt den erfolgreichen Abschluß der Arbeiten an den gemeinsamen, grenzüberschreitenden Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze und spricht allen Beteiligten ihren Dank für die geleistete Arbeit aus.

   Damit ist sie sich bewußt, daß mit der Vorlage von gemeinsamen Leitbildern und Zielen ein großer Schritt nach vorne in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gemacht wurde.

2. Sie sieht in den vorliegenden Raumordnerischen Leitbildern eine geeignete Grundlage für eine Harmonisierung der Planfeststellungen beiderseits der Grenze in sozialen, räumlichen, wirtschaftlichen, ökologischen und kulturellen Bereichen. Damit können Potentiale im Grenzraum besser genutzt, Trennungseffekte der Grenzziehung abgebaut sowie Kommunikation und Kooperation grenzüberschreitend gefördert werden.

3. Die Raumordnungskommission empfiehlt daher allen Planungsträgern der nationalen, regionalen und kommunalen Ebene, gemäß den gesetzlichen Vorschriften beider Staaten, die erarbeiteten Leitbilder und Ziele in ihre Planungen einzubeziehen und insbesondere grenzüberschreitende Aspekte entsprechend ihrer Bedeutung zu berücksichtigen.

4. Gleichzeitig empfiehlt die Kommission allen zuständigen Stellen, in den als bedeutsam herausgearbeiteten Handlungsfeldern

   - naturräumliche Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen,
   - Siedlungsstrukturverbesserung und
   - Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

   konkrete Projekte gemeinsam aufzugreifen und durchzuführen, um die Raumordnerischen Leitbilder auf allen Ebenen umzusetzen.

5. In diesem Zusammenhang wird als erster Schritt die Durchführung einer Regionalkonferenz begrüßt, die sich mit der

   - Vorstellung der gemeinsamen Leitvorstellungen für die Entwicklung des Raums entlang der deutsch-polnischen Grenze,
   - Darstellung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit als Teil der europäischen Raumentwicklungspolitik und
   - grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf regionaler und kommunaler Ebene befaßt.

   Sie sieht darin ein Instrument für eine harmonische und vertiefte grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

6. Die Raumordnungskommission bittet die Delegationsleiter, die vorliegenden Raumordnerischen Leitbilder ihren nationalen und regionalen Entscheidungsträgern in geeigneter Weise zur Kenntnis zu geben. Gleichzeitig sollten auch Spitzenverbände der Wirtschaft in diese Unterrichtung einbezogen werden.

7. Die Raumordnungskommission beauftragt den Vorsitzenden der deutschen Seite, die für Raumordnungs- und Regionalpolitik zuständige Kommissarin der europäischen Union, Frau Dr. Wulf-Mathies, und den Europarat über die Entschließung der deutsch-polnischen Raumordnungskommission zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze als gelungenes Beispiel einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Rahmen einer gemeinsamen europäischen Raumentwicklungspolitik zu unterrichten.

8. Die Raumordnungskommission bittet alle daran interessierten Institutionen um Vorschläge zur Realisierung der Raumordnerischen Leitbilder und um kontinuierliche Berichterstattung über die eingeleiteten Maßnahmen zur Umsetzung der vorliegenden Raumordnerischen Leitbilder.

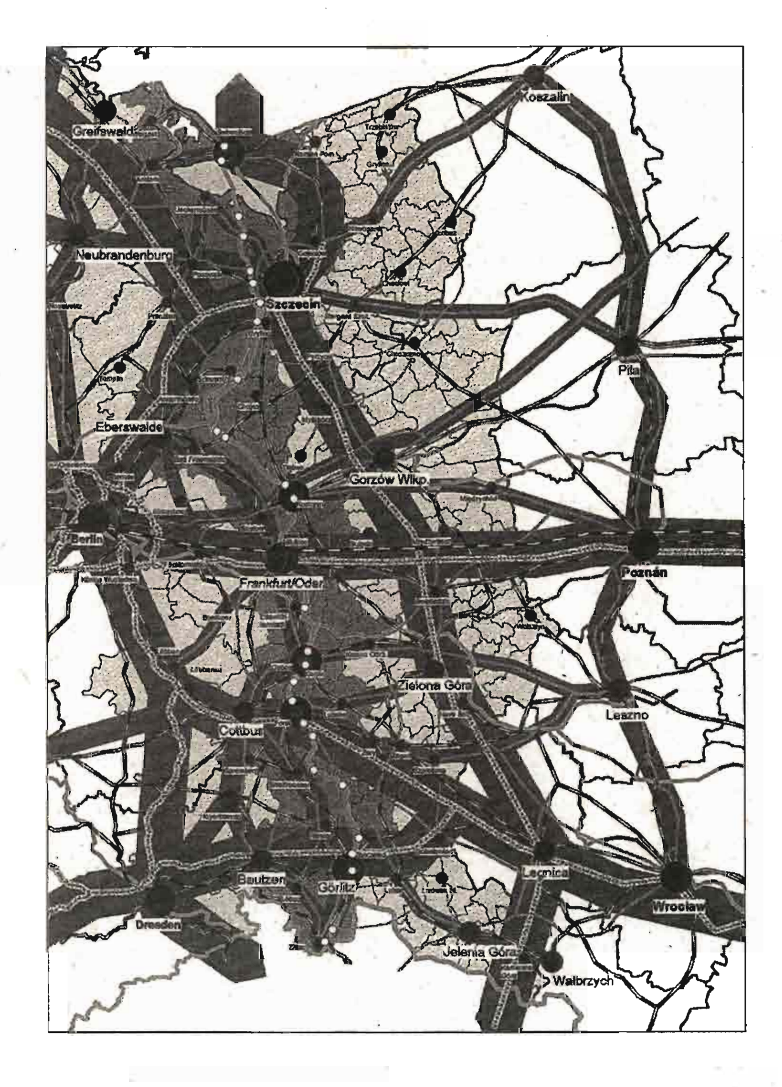
   Am 24. Mai 1995 in Jablonna in zwei Unterschriften, in deutscher und in polnischer Sprache, ausgefertigt, wobei jede Fassung gleichermaßen verbindlich ist.

Für die deutsche Seite:

gez. **Prof. Dr. Michael Krautzberger**

Für die polnische Seite:

gez. **Andrzej Urban**



RAUMORDNERISCHE LEITBILDER FÜR DEN RAUM ENTLANG DER DEUTSCH-POLNISCHEN GRENZE

Deutschsprachige Zusammenfassung

Mai 1995



INSTITUT FÜR RAUM- UND KOMMUNALWIRTSCHAFT, WARSCHAU (INSTYTUT GOSPODARKI PRZESTRENNEJ I KOMMUNALNEJ, WARSZAWA)



PLANCO CONSULTING GMBH, ESSEN

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Karten im Anhang

Verzeichnis der Tabellen im Anhang

1. Einführung

Tiefgreifende Änderungen innerhalb der Europäischen Union, die Integrationsbemühungen der EFTA-Staaten und die politische Umstrukturierung und Öffnung in den Staaten Mittel- und Osteuropas bieten den Grenzregionen neue Entwicklungsmöglichkeiten.

Neue Chancen entstehen für einen Wandel von der Grenzbarriere zu einer integrierenden Schnittstelle. Dies ist nicht nur für die zukünftigen Entwicklungsperspektiven der Grenzregionen selbst bedeutsam, sondern auch für eine harmonische Entwicklung im gesamteuropäischen Kontext.

Charakteristisch für die europäischen Grenzregionen waren bzw. sind vielfach

- eine periphere Lage
- eine Trennung der wirtschaftlichen Zentren von ihrem natürlichen Hinterland
- eine unterentwickelte Infrastrukturausstattung und
- unterschiedliche Rechts-, Verwaltungs- und Sozialversicherungssysteme.

Diese Faktoren hatten Auswirkungen auf die demographische und ökonomische Entwicklung der Regionen, ihre Versorgungs-, Umwelt- und Lebensqualität. Unterschiede in der Sprache, Wirtschaft, Kultur und dem Landschaftstyp hatten dabei unterschiedliche Grenzwirkungen. Starke Trenneffekte bestanden zwischen den Grenzstaaten West- und Mittel- bzw. Osteuropas, während Grenzräume in Nord- und Westeuropa eher durch kooperative Elemente geprägt sind.

Der Abbau dieser negativen Grenzwirkungen für die Gebiete entlang der Binnengrenzen ist ein wesentliches Anliegen der Europäischen Union.

Zu dem Ziel einer positiven wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung kann die Raumordnung einen Beitrag leisten, indem sie durch frühzeitig abgestimmte Planungen eine effiziente Nutzung der räumlichen Potentiale und einen Abbau bestehender Barrieren unterstützt. Diese Aufgabe greifen die vorliegenden Leitbilder für den deutsch-polnischen Grenzraum auf, der eine zentrale Drehscheibe zwischen den Staaten West- und Mitteleuropas darstellt.

Die Leitbilder stellen einen planerischen und räumlich-funktionalen Rahmen mit Schwerpunkträumen und Handlungsempfehlungen für regionale Entwicklungsplanungen dar. Sie dienen als Grundlage von Prioritätenempfehlungen für die koordinierte Raumordnungspolitik beider Nachbarländer. Die Empfehlungen sind bestimmt für die nationalen Verwaltungsbehörden beider Staaten, die regionalen und lokalen Behörden und für private Entscheidungsträger. Sie wurden mit den Entwicklungsprioritäten der regionalen Ebene in Polen und Deutschland abgestimmt.

Grundlegende Ziele sind:

1. eine Verringerung des „Trenn"-Effektes der Grenze sowie die Nutzung der sich grenzüberschreitend ergänzenden Potentiale des polnischen und deutschen Grenzraumes;
2. die Verbesserung der Standortbedingungen für einen Abbau des bestehenden Gefälles auf beiden Seiten der Grenze in der wirtschaftlichen Entwicklung und der Lebensqualität;
3. die Stärkung der funktionellen Leistungsfähigkeit und wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit der Hauptentwicklungszentren auf beiden Seiten der Grenze.

Die Leitbilder sollen Grundlage einer abgestimmten grenzüberschreitenden Raumordnungspolitik sein. Sie haben jedoch keinen rechtsverbindlichen Anspruch. In Zeiten schnellen strukturellen und politischen Wandels können sie nur ein erster Schritt hin zu einer kontinuierlichen grenzüberschreitenden Raumplanung sein, geprägt durch vertiefte Kontakte sowie den Aufbau von Raumbeobachtungsmechanismen[1]).

---

[1]) Bei der Erarbeitung der Leitbilder wurden z. T. unterschiedliche konzeptionelle Ansätze in Polen bzw. in Deutschland deutlich, die sich auch in den Karten widerspiegeln. Auf einige Unterschiede in der Darstellung soll im folgenden hingewiesen werden:

Karte 3	Schutzgebiete	schutzbedürftige Gebiete sind auf deutscher Seite kleinteiliger dargestellt als auf polnischer Seite
Karte 5	Siedlungsstruktur – Zentrenhierarchie und Entwicklungsachsen	die Karte unterscheidet zwischen überregionalen und regionalen Zentren, die in der üblichen deutschen Klassifikation beide als Oberzentren erscheinen; Regionalzentren umfassen i. d. R. nach deutscher Klassifikation Mittelzentren sowie Unterzentren mit mittelzentralen Funktionen; Unterzentren, die im deutschen System eine wesentliche Rolle spielen, werden in der Karte nicht dargestellt
Karte 7	Landwirtschaftliche Gebiete	die Darstellung auf deutscher Seite stellt zentrale Orte mit besonderen Funktionen für das landwirtschaftliche Umland heraus, diejenige auf der polnischen Seite Zentren für die Tourismusentwicklung
Karte 8	Fremdenverkehrsregionen und -städte	die deutsche Seite stellt allgemein Tourismuszentren dar, während die polnische Seite differenziert nach deren Rang (höchster Rang, hoher Rang, übrige) und Art (Kurorte, Orte mit Kulturangeboten); Fremdenverkehrs-Nachfragequellen sind nur auf polnischer Seite dargestellt; sie wären auf deutscher Seite deckungsgleich mit den größeren Städten
Karte 10	Schienennetz, Flughäfen	auf der polnischen Seite wird in der Entwicklung von Regionalflughäfen ein besonderes Potential gesehen. Auf deutscher Seite wird kein wesentlicher Entwicklungsbedarf gesehen, ein abgestimmtes Konzept für Regionalflughäfen liegt hier nicht vor

Inzwischen gibt es auch im deutsch-polnischen Grenzraum eine Vielzahl von Beispielen grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Deren Träger sind auf lokaler Ebene neben Gemeinden, Landkreisen, Verbänden und Vereinigungen in der jüngeren Vergangenheit auch die neu gebildeten Euroregionen.

Für die Zwecke der im folgenden zusammengefaßten Untersuchung wurde der Grenzraum in drei Zonen mit abnehmender Dichte der Grenzbeziehungen untergliedert (vgl. Karte 1): direkter Grenzraum; regionale Zone; überregionale Zone.

2. Allgemeine Grundsätze und Ziele

Die raumordnerischen Grundsätze und Ziele der nationalen und regionalen Verwaltungsebenen auf polnischer bzw. deutscher Seite zeigen weitreichende Übereinstimmung.

Vorrangig werden zwei Aufgaben genannt:

- Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung, insbesondere Abbau bestehender Niveauunterschiede gegenüber anderen Regionen;
- Abbau des Trenneffektes der Grenze durch Förderung der grenzüberschreitenden Kommunikation und Kooperation.

Angestrebt wird eine polyzentrisch hierarchisch gegliederte **Siedlungsstruktur**, die Möglichkeiten der städtischen Kooperationen benennt; besonders betont wird die **Umwelt- und Freiraumsituation**; die **Verkehrsinfrastrukturqualität** wird als besondere Entwicklungsnotwendigkeit hervorgehoben.

Im Vordergrund steht die Nutzung und die Förderung der regionalen endogenen Potentiale, insbesondere im Bereich der Wirtschaft. Die wirtschaftliche Kooperation kann die Erfolgschancen im harten europäischen Wettbewerb verbessern.

Im *nördlichen Teil* des Grenzraumes sollte die See- und Hafenwirtschaft eine internationale Ausrichtung erhalten: Woiwodschaft Stettin (Szczecin), Mecklenburg-Vorpommern als Bindeglieder mit Skandinavien, Tschechien und Ungarn. Im *mittleren Abschnitt* – Woiwodschaft Landsberg (Gorzów Wlkp.) und Grünberg (Zielona Góra), Brandenburg – besteht ein besonders starkes wirtschaftliches Gefälle zuungunsten des polnischen Gebietes. Entwicklungsinstrumente sollten hier die Förderung der wirtschaftlichen Kooperation und der Ausbau der touristischen Basis, insbesondere auf polnischem Gebiet, unter Berücksichtigung der Bedürfnisse Berlins sein. Im *südlichen Abschnitt* – Woiwodschaft Hirschberg (Jelenia Góra) und Sachsen – sollte sich die Entwicklung auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit untereinander und mit Tschechien sowie auf die Verbesserung der Umwelt stützen.

Die Leitbilder heben drei Schwerpunkte hervor:

- *Schwerpunkt 1:* Schutz und Entwicklung von Naturräumen, Landwirtschaft und Tourismus
- *Schwerpunkt 2:* Verbesserung der Siedlungsstruktur
- *Schwerpunkt 3:* Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

Die Entwicklungsstrategie bzw. ihre räumlichen Schwerpunkte sind in Karte 2 zusammenfassend dargestellt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden einzelne in weiteren thematischen Karten gezeigte Details nicht aufgenommen. Die Karte zeigt:

1. für den Schutz und die Entwicklung von Naturräumen, Landwirtschaft und Tourismus prädestinierte Regionen, insbesondere solche mit grenzüberschreitender Ausstrahlung

   Besondere Bedeutung kommt den vorläufig ausgewiesenen grenzüberschreitenden Schutz- und Fremdenverkehrsgebieten zu. Diese sollten nach weiterer Detaillierung im Rahmen der Regionalplanung und bilateralen Abstimmungen zu offenen Gebieten werden, die durch Einwohner auf beiden Seiten der Grenze benutzt werden können.

2. zum Schwerpunkt „Verbesserung der Siedlungsstruktur" überregionale, regionale und sub-regionale Zentren sowie vorrangige siedlungsstrukturelle Entwicklungsachsen, insbesondere städtische Dienstleistungszentren und Siedlungsbänder mit grenzüberschreitender Bedeutung

   Das vorgestellte System der städtischen Zentren soll die Dienstleistungsversorgung für die Einwohner auf beiden Seiten der Grenze sicherstellen. Die vorhandene Anzahl und der Standard der Grenzübergänge wird dieser Aufgabe nicht gerecht, so daß ein schrittweiser Ausbau erforderlich ist. Die Siedlungsentwicklung auf beiden Seiten der Grenze läßt progressiv grenzüberschreitende Entwicklungsbänder entlang der Hauptverkehrsachsen mit europäischer Bedeutung entstehen.

3. zum Schwerpunkt „Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur" wichtige Schienenwege und Straßen, insbesondere solche mit grenzüberschreitender Bedeutung

   Die Leitlinien stellen Empfehlungen für die Verbesserung der Funktionsfähigkeit des grenzüberschreitenden Verkehrssystems dar. Besondere Bedeutung haben die Verkehrsachsen mit europäischem und überregionalem Wirkungsradius.

   Die Funktionsfähigkeit dieser Verkehrsverbindungen ist ein notwendiges Element der grenzüberschreitenden Entwicklung. Sie wird erst durch eine langfristige Modernisierung und den Bau von neuen Verkehrsverbindungen, insbesondere im polnischen Grenzgebiet, zustande kommen.

Entwicklungschancen des Grenzraumes ergeben sich aus einer Vertiefung der grenzüberschreitenden Kooperation, aus der zunehmend bedeutenden Funktion als Schnittstelle zwischen Nord-, Ost-, Süd- und Westeuropa und aus der Umwelt- und Naturraumqualität. Wesentliche Entwicklungsbarriere ist die mangelnde Zahl und Leistungsfähigkeit der Grenzübergänge mit europäischer, regionaler und lokaler Bedeutung sowie das grenzüberschreitende Verkehrsnetz.

Die grenznahe Zone bildet den Raum für lokale und alltägliche Kontakte der Bevölkerung. Sie ist Knotenpunkt für die wachsende Mobilität von Personen, Fahrzeugen und Waren. Die Entwicklung der Grenzinfrastruktur ist entscheidend für Art und Ausmaß der zukünftigen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sowie für die Erreichbarkeit der beiden Grenzgebiete im europäischen Raum.

Erst das aufeinander abgestimmte Zusammenspiel von Freiräumen, Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur schafft die Voraussetzungen für einen attraktiven Grenzraum, steigert die Standortqualität und ermöglicht die Entfaltung von Entwicklungschancen.

3. Leitlinien für die räumliche Entwicklung

3.1 Schutz und Entwicklung von Naturräumen, Landwirtschaft und Tourismus (Karten 3, 4, 7, 8)

Der Bereich Umwelt–Umweltqualität–Freiräume ist ein prägendes Merkmal und gleichzeitig ein bedeutendes Potential für den deutsch-polnischen Grenzraum. Die Leitlinien streben die Erweiterung und Sicherung bedeutender Flächen an (Karte 3). Ebenso werden geschädigte Gebiete aufgezeigt, für die Behandlungsmaßnahmen skizziert werden (Karte 4).

Die Landwirtschaft hat im Grenzraum eine dominierende Funktion, insbesondere auf der polnischen Seite (Karte 7). In Deutschland ist der Strukturwandel der Landwirtschaft weit fortgeschritten. Auf der polnischen Seite steht dieser, begleitet durch eine fortzuführende Privatisierung, noch weitgehend bevor. Geeignete Flächen für die landwirtschaftliche Produktion sollen, wenn rechtlich möglich, gesichert werden. Grenzüberschreitende Kooperation kann neue Chancen für die Land- und Forstwirtschaft schaffen.

Tourismus und Naherholung sind wichtige Entwicklungsfaktoren im Grenzraum, beginnend im Norden mit der Ostsee, gefolgt von einer abwechslungsreichen Seen- und Wälderlandschaft in der Mitte bis zu den Gebirgsformationen im Süden (Karte 8). Wesentlich ist die Sicherung der für den Fremdenverkehr geeigneten Gebiete. In Teilgebieten, insbesondere an der Ostseeküste, ist Überlastungen vorzubeugen. Die Tourismusentwicklung sollte den naturräumlichen Gegebenheiten entsprechend erfolgen, so daß sie keiner hochtechnisierten Infrastruktur bedarf („Sanfter Tourismus"). Erst die langfristige Sanierung umweltbelasteter Regionen führt zur vollen Entfaltung der touristischen Potentiale.

Anzustreben ist die Gleichbehandlung bzw. die Wahl gleicher Schutzfunktion von naturräumlichen Gebieten mit ähnlichen Merkmalen. Naturschutzgebiete bzw. hochwertige Trink- und Heilwasserschutzgebiete („innere sensible Bereiche") sind ausschließlich der natürlichen Funktion vorbehalten. Innerhalb dieser Regionen sind keine anderen Nutzungsformen zuzulassen. In Landschaftsschutzgebieten sowie anderen Trink- und Heilwasserschutzgebieten sind alternative Nutzungen möglich, die das Kriterium einer regionsspezifisch zu definierenden extensiven Nutzung erfüllen.

Die naturräumlichen Strukturen im deutsch-polnischen Grenzraum weisen gemeinsame Ausprägungen in Nord-Süd- wie in West-Ost-Richtung auf. Zur Bewahrung intakter Strukturen sowie zur Erhöhung der naturräumlichen Leistungsfähigkeit bietet sich die grenzüberschreitende Vernetzung von großräumigen Gebieten an. Aus raumordnerischer Sicht werden folgende 5 grenzüberschreitende Schutzgebiete[2]) vorgeschlagen (Karte 3):

- **Wollin–Usedom**

  Dieses Gebiet umfaßt auf der polnischen Seite den Nationalpark von Wollin, vier Naturschutzgebiete und Fragmente der Pommerschen Bucht und des Stettiner Haffs. Auf deutscher Seite werden die Landschaftsschutzgebiete der Insel Usedom und Teile des Stettiner Haffs einbezogen.

- **Schivelbein (Świdwie)–Gottesheide**

  Kerngebiete sind das der RAMSAR-Konvention entsprechende Schutzgebiet von Schivelbein (Świdwie) und umgebende Flächen sowie das Schutzgebiet Gottesheide.

- **Stettin (Szczecin)–Zehden/Oder (Cedynia)–Chorin**

  Der Vorschlag umfaßt die Landschaftsparks von Stettin (Szczecin) und Zehden/Oder (Cedynia), den internationalen Park Untere Oder sowie ausgewählte weitere Schutzgebiete auf polnischer Seite. Auf deutscher Seite wäre das Biosphärenreservat Schorfheide–Chorin einzubeziehen.

- **Küstrin (Kostrzyn)–Gubin**

  Dieses Gebiet zieht sich an der Oder entlang. Auf polnischer Seite umfaßt es das Gebiet „Sonnenburg (Słońsk)" und den geplanten angrenzenden

[2]) Natur-, Landschafts- und Wasserschutzgebiete; die genaue Abgrenzung der Schutzgebiete obliegt entsprechend den jeweiligen gesetzlichen Aufgabenzuweisungen den Fachressorts

Landschaftspark. Auf der deutschen Seite gehören dazu die Pontische Hange bei Seelow, der Naturpark Märkische Schweiz, die naturräumlich wertvollen Flächen zwischen Eisenhüttenstadt und Guben sowie das Biosphärenschutzgebiet Spreewald. Dieser Vorschlag für dieses grenzüberschreitende Schutzgebiet zeigt, daß innerhalb großräumiger Gebiete unterschiedliche Schutzformen möglich sind. Andererseits unterstreicht er die Notwendigkeit einer Vernetzung zwischen verschiedenen Schutzzonen.

– **Gebiet der niederschlesischen Wälder**

Auf polnischer Seite zählt hierzu das geplante Landschaftsschutzgebiet niederschlesische Wälder mit weiteren Naturschutzgebieten. Auf der deutschen Seite bieten sich der geplante Naturpark Neiße-Aue, das Landschaftsschutzgebiet Muskauer Parklandschaft und Neißeaue, das geplante Landschaftsschutzgebiet Muskauer Heide, das Teichgebiet Niederspree, das Biosphärenschutzgebiet Oberlausitzer Heide und Teichlandschaft mit der Hohen Dubrau zur Ergänzung an.

Aus den Regionen kommen weitere Vorschläge mit regionaler, zum Teil auch überregionaler Ausstrahlung. Im Norden des deutschen Grenzraumes werden das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin, das Odertal, die Pommersche Boddenküste, die Ueckermünder Heide, die Insel Wollin, die Brohmer Berge, das Peenetal, das Tollensetal und der Unteruckersee als schützenswerte Natur- und Landschaftsgebiete hervorgehoben. Weiterhin wird ein internationaler Naturschutzpark im Zwischenodergebiet diskutiert. Neben Wanderwegen und Führungen in diesem Gebiet ist ein ökologisches Informationszentrum Schwerpunkt des Naturparkkonzeptes.

Weiterhin bietet sich eine Vielzahl von Maßnahmen zur Förderung und Sicherung der Naturraumpotentiale an. Zu nennen ist die Rekultivierung geschädigter Flächen mit positiven Auswirkungen auf die ökologische und ökonomische Attraktivität des Grenzraumes. Von Bedeutung sind die Wiederherstellung von Landschaftsbildern, der Abbau von Naturschäden, die Imagepflege des Raumes entlang der Grenze und erhöhte Freizeit- und Naherholungswerte. Eine konkrete Umsetzung bietet sich für die großflächigen Kohleabbaugebiete an wie Spremberg-Weißwasser-Hoyerswerda oder Zittau-Reichenau (Bogatynia).

Karte 4 zeigt Gebiete mit notwendigen Sanierungsmaßnahmen aufgrund von Verunreinigungen der Oberflächengewässer und Wasserqualität sowie Waldschäden (als Indikator für Luftverschmutzungen). Gleichzeitig werden mögliche Emittenten aufgezeigt, wobei im Bereich Luftverschmutzung letztlich nur großräumige Begrenzungen der Emissionen durchgreifenden Erfolg versprechen.

Die Sanierung von Oder und Neiße hat eine hohe Bedeutung hinsichtlich der Wasserqualität im Stettiner Haff und in der Ostsee. Maßnahmen zur Erhöhung der Klärwerkskapazitäten sind ebenso notwendig wie die Reduktion industrieller Einleitungen, gerade aufgrund der erhöhten Siedlungsdichte direkt an den beiden Flüssen. Dies gilt auch für die Zuflüsse von Oder und Neiße.

Auch von regionalen Stellen wird ein Schwerpunkt in der Verbesserung der Wasserversorgung und Abfallentsorgung gesehen. Von Bedeutung sind ein Abbau der Abwasserbelastungen der Ostsee und der Binnengewässer sowie die Sanierung der Oder, Peene, Uecker, Randow und des Ueckerhaffs. Realisiert wird ein gemeinsames Abwasserprojekt auf der Insel Usedom mit dem Standort Swinemünde (Świnoujście). Auch die Umweltbeobachtung wird vielfach hervorgehoben.

Im Gebiet der Euroregion Pro Europa Viadrina wird die Verbesserung der Standort- und Lebensbedingungen durch einen grenzüberschreitenden Natur- und Umweltschutz herausgestellt, für das z. B. folgende Schwerpunkte der Zusammenarbeit genannt werden:

- Entwicklung, Sicherung und Nutzung von naturräumlichen Gebieten, Abstimmung bei der Einrichtung von Vorbehaltsflächen und Schutzzonen
- Entwicklung einer grenzüberschreitenden „grünen Lunge"
- gemeinsame Sanierung und Bewirtschaftung der Naturräume (Wald und Wasser, Sanierung von Oder und Warthe)
- Erfahrungsaustausch über Verfahren zur Messung und Reduzierung von Umweltbelastungen
- Entwicklung eines grenzüberschreitenden Netzes von Meßstellen
- Erfahrungsaustausch in den Bereichen Deponien, Kläranlagen und Altlastensanierung
- Schaffung eines Informations- und Warnsystems für Umweltgefährdungen und Katastrophenfälle.

Hohe Priorität hat die ökologische Sanierung des Stromgebietes von Oder und Warthe.

Im südlichen Brandenburg (Euroregion Spree-Neiße-Bober) sind das Gemeinschaftsklärwerk Guben–Gubin und der Naturpark Oder-Neiße hervorzuheben. Angestrebt wird die Ermittlung von Grundwasserauswirkungen des Braunkohlentagebaus auf polnischem Gebiet.

Die Euroregion Neiße stellt Probleme der Luftverschmutzung heraus, die mit einer bedenklichen Schwächung der Fauna und Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und Gewässerverunreinigung einhergehen. Handlungsnotwendigkeiten werden für die Energiestandorte gesehen. Vorgeschlagene Projekte beziehen sich auf die Abwassersysteme Zittau, Penzig (Pieńsk), Reichenau (Bogatynia), den Umweltdatenaustausch und eine Umweltdatenbank an den drei Hochschulen der Euroregion. Vorgeschlagen wird die Schaffung eines land- und forstwirtschaftlichen Rekultivierungsinstitutes in Anlehnung an ein Naturschutzzentrum Zittauer Gebirge.

Kooperationen von Forschung und Wissenschaft zur Sicherung und Weiterentwicklung der Naturräume im deutsch-polnischen Grenzraum dienen nicht nur der Umweltsicherung. Sie stabilisieren bzw. erhöhen

gleichzeitig die Beschäftigung in diesem Bereich. Mögliche Forschungsthemen für eine grenzüberschreitende Hochschulkooperation, wie z. B. Greifswald–Stettin (Szczecin) oder Cottbus–Grünberg (Zielona Góra), könnten die Weiterentwicklung und Nutzung regenerativer Energiequellen, die Gründung ökologischer Weiterbildungs- und Schulungszentren, die Verwendung umweltfreundlicher Produkte im Tourismus, Ansatzpunkte einer grenzüberschreitenden Recyclingwirtschaft, die Umweltdatenerfassung, der Datenaustausch sowie das Umweltmonitoring oder die Harmonisierung von Verwaltungsvorschriften, Definition von Schutzkriterien, regionalspezifische Alternativnutzungen in Schutz- und Vernetzungszonen sein.

Weitere grenzüberschreitende Ansatzpunkte zur Sicherung der Umweltqualität ergeben sich aus konkurrierenden Nutzungen wie z. B. der Siedlungsentwicklung oder der Land- und Forstwirtschaft. So könnte z. B. die Zusammenarbeit in der Umstrukturierung und grenzüberschreitenden Kooperation im Bereich Land- und Forstwirtschaft unter den Gesichtspunkten Forschungs- und Weiterbildungsinstitut, Landschaftspflege, Tourismus, grenzüberschreitende Verzahnung von Produktion und Veredelung, rechtliche Restriktionen oder Direktvermarktung und Absatzmärkte intensiviert werden. Aufgrund des räumlichen Zusammenhangs und der landwirtschaftlichen Flächenausdehnung könnte ein Forschungs- und Weiterbildungsstandort in der Region Oderbruch–Pyritz (Pyrzyce) entwickelt werden.

Vielversprechende Aktivitäten bestehen hierzu bereits im ostsächsischen Raum mit den Bildungszentren Naturschutzzentrum Braunsteich bei Weißwasser und Kloster St. Marienthal in Ostritz.

Für die Entwicklung der Städte bietet sich die Einführung von Altlastenkatastern an, nicht nur verstanden als Element der Wirtschaftsentwicklung im Umfeld zentraler Orte, sondern zur Förderung der Flächensanierung vor Neuerschließung, zur Sicherung der städtischen Umweltqualitäten, die einen bedeutenden „weichen Standortfaktor" darstellen, sowie zur standortgerechten Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten. Gerade die Entwicklungszentren im deutsch-polnischen Grenzraum bieten sich hierfür unter Einbindung ihres Umlandes an.

3.2 Verbesserung der Siedlungsstruktur (Karten 2, 5, 6)

Die Siedlungsstruktur wird durch Zentren mit überregionaler, regionaler und sub-regionaler Bedeutung gekennzeichnet (Karte 5). Bedeutendstes Zentrum mit europäischer Ausstrahlung ist Berlin. Weitere überregionale Zentren sind Stettin (Szczecin), Posen (Poznań), Breslau (Wrocław) und Dresden. Aus regionaler Sicht haben folgende Städte eine besondere Bedeutung für den Grenzraum: Stralsund, Greifswald, Neubrandenburg, Eberswalde-Finow, Frankfurt/Oder, Cottbus, Bautzen, Görlitz, Hoyerswerda, Landsberg (Gorzów Wlkp.), Grünberg (Zielona Góra) und Hirschberg (Jelenia Góra). Im polnischen Hinterland sind auch Köslin (Koszalin), Schneidemühl (Piła), Leschnau (Leszno), Liegnitz (Legnica) und Waldenburg (Wałbrzych) zu nennen.

Grenzüberschreitende Zentrenfunktionen im engeren Grenzraum haben Swinemünde (Świnoujście), Stettin (Szczecin), Schwedt, Küstrin (Kostrzyn), Frankfurt/Oder, Guben–Gubin, Zgorzelec–Görlitz und Zittau. Diese Zentren sollen komplementäre Dienstleistungsangebote für die Einwohner und Besucher auf beiden Seiten der Grenze sicherstellen. Gegenwärtig sind die Versorgungsangebote zwar noch unterschiedlicher Qualität, die wesentliche Barriere sind jedoch die langen Abfertigungszeiten an den Grenzübergängen sowie deren unzureichende Anzahl. Ein schrittweiser Ausbau der Grenzübergänge ist erforderlich.

Die Verknüpfung der Zentren untereinander und ihre Einbindung in nationale und internationale Verflechtungen wird durch großräumige und überregionale Verbindungsachsen bzw. ein funktionales Verkehrsnetz verdeutlicht (Karte 5). Diese verlaufen parallel zu den Hauptverkehrsverbindungen. Folgende Verbindungsachsen mit europäischer und überregionaler Bedeutung betreffen den Grenzraum:

1. Warschau–Posen–Frankfurt/Oder–Berlin als Teil der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Moskau–Warschau–Berlin–Paris
2. Stettin–Berlin
3. [Krakau]–Breslau–Görlitz–Dresden
4. [Krakau]–Breslau–Cottbus–Berlin–[Leipzig]
5. Danzig–Stettin–Lübeck
6. Posen–Stettin–Neubrandenburg–[Skandinavien, Hamburg]
7. Skandinavien–Swinemünde–Landsberg–Grünberg–Hirschberg–Prag
8. Skandinavien–Rügen–Greifswald–Berlin–Dresden–Prag

Neben den genannten großräumigen Achsen werden die folgenden regionalen Achsen an Bedeutung gewinnen:

- Stettin (Szczecin)–Rostock
- Stettin (Szczecin)–Eberswalde
- Landsberg (Gorzów Wlkp.)–Berlin
- Grünberg (Zielona Góra)–Cottbus
- Hirschberg (Jelenia Góra)–Dresden.

Die siedlungsstrukturelle Entwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum ist die entscheidende Voraussetzung für eine Erhöhung der regionalen Lebensqualität. Hier konzentrieren sich Aktivitäten des täglichen Lebens ebenso wie solche der Wirtschaft. Eine funktionierende grenzüberschreitende Siedlungsstruktur fördert die regionale Integration und trägt zur regionalen Identität bei.

Die Bevölkerung der Regionalzone (vgl. Karte 1) zählt knapp 6 Mio. Einwohner (auf polnischer Seite 2,7 Mio. Einwohner in 4 Grenzwoiwodschaften, auf deutscher Seite rund 3 Mio.). Dies ist auch im europäischen Maßstab ein großes Potential. In der über-

regionalen Zone leben weitere 12 Mio. Einwohner (auf polnischer Seite 5,1 Mio., auf deutscher Seite unter Einschluß Berlins ca. 7 Mio.). Insgesamt leben somit in der regionalen und der überregionalen Einflußzone rund 18 Mio. Menschen.

Grundanforderungen von grenzüberschreitender Bedeutung sind insbesondere:

1. beidseitige räumliche Harmonisierung der Funktionen der städtischen Dienstleistungszentren für die Einwohner der beiden Grenzgebiete;

2. Anregung einer vielfältigen Zusammenarbeit der Städte und der Bevölkerung;

3. Nutzung grenzüberschreitender funktioneller Ergänzungsmöglichkeiten des Siedlungsnetzes;

4. Entwicklung grenzüberschreitender Siedlungsbänder in Anlehnung an die Verkehrsachsen mit europäischer, interregionaler und regionaler Bedeutung;

5. beschleunigte Entwicklung der beiden Grenzzonen, in denen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sich konkretisiert, insbesondere der Grenzstädte und Gemeinden, der Grenzinfrastrukturen sowie des beidseitigen Verkehrs bzw. des internationalen Transits.

Angestrebt wird ein funktional harmonisches Städtebzw. Siedlungssystem mit den beiden Aufgaben der Bevölkerungsversorgung mit Dienstleistungen und der wirtschaftlichen Entwicklung.

In bezug auf die Bevölkerungsversorgung mit privaten und öffentlichen Versorgungsdienstleistungen (soziale Infrastruktur) kann ein Abbau von Grenz-Trenneffekten die Einzugsbereiche grenznaher Städte vergrößern. Dem Angebot öffentlicher und privater Dienstleistungen steht dann eine erhöhte Nachfrage gegenüber. Für konsumorientierte private Dienstleistungen können sich hieraus Umsatzsteigerungen und damit möglicherweise auch Erweiterungsinvestitionen sowie positive Beschäftigungseffekte ergeben.

Die Auslastung öffentlicher sozialer Infrastruktureinrichtungen wie Bildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen kann so erhöht werden (soweit ungenutzte Kapazitäten bestehen). Hieraus ergeben sich Entlastungen der kommunalen Haushalte und eine erleichterte Sicherung des Infrastrukturangebots. Im Bereich der technischen Infrastruktur können zusätzliche Investitionen teilweise vermieden werden, indem bestehende Anlagen grenzüberschreitend genutzt werden oder erforderliche Neuinvestitionen gemeinsam durchgeführt werden.

Versorgungsdefizite wurden anhand der Erreichbarkeit von Zentren unter Berücksichtigung von Zeitschwellenwerten ermittelt.

Zum Abbau der Defizite gibt es drei sich ergänzende Strategien:

1. Verbesserung der Erreichbarkeit zentraler Orte durch Infrastrukturentwicklung,

2. funktionale Aufwertung von Zentren, verbunden mit einer Angebotsausweitung und

3. Förderung grenzüberschreitender Nutzungsmöglichkeiten des Dienstleistungsangebotes.

Dienstleistungsangebote in polnischen Städten [Swinemünde (Świnoujście), Stettin (Szczecin), Küstrin (Kostrzyn), Guben (Gubin), Lugknitz (Łęknica) und Görlitz (Zgorzelec)] können die Nachfrage deutscher Bevölkerung befriedigen. Daß ein Bedarf besteht, belegt u. a. der rege Besuch der polnischen „Märkte", auch bedingt durch die Unterschiede in der Steuergesetzgebung. Auf deutscher Seite können die Städte Schwedt, Frankfurt/Oder, Guben, Görlitz und Zittau einen Beitrag zur Nachfragebefriedigung der polnischen Bevölkerung leisten. Auch dies wird bereits durch das heutige Einkaufsverhalten bestätigt, das auf Güter des periodischen und längerfristigen Bedarfs ausgerichtet ist.

Voraussetzung für eine vermehrte Nutzung der Dienstleistungs- und Güterangebote ist die Erleichterung des kleinen Grenzverkehrs, verbunden mit der Neueröffnung „regional-lokaler" Grenzübergänge. Wenn man bedenkt, daß entlang der polnisch-deutschen Grenze 70 % der Städte bzw. Ortschaften nicht durch Grenzübergänge mit Nachbarorten jenseits der Grenze verbunden sind, wird ein entsprechender Bedarf sichtbar. Dieser Bedarf wird auch durch die Vielzahl von früher bestehenden Verbindungen unterstrichen, die zum Teil wiederhergestellt werden sollten (vgl. dazu Tabelle 1 und 2 in der Anlage). Die Eröffnung weiterer Grenzübergänge ist eine vorrangige Aufgabe. Als Entlastungsmöglichkeiten zu prüfen sind gemeinsame öffentliche Nahverkehrsangebote. Gleichzeitig sind insbesondere für die kommunale Kooperation im Bereich der sozialen und technischen Infrastruktur die rechtlichen Voraussetzungen durch bi- und multilaterale Vereinbarungen zu schaffen.

Die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum (Karte 6) ist eine grundlegende Bedingung für das mentale Zusammenwachsen. Anzustreben ist mittel- und langfristig eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur, die regionsspezifische Standortqualitäten berücksichtigt. Dies schließt die Sicherung und die Neuschaffung von Arbeitsplätzen und damit verbundener Einkommensmöglichkeiten ein.

Der raumordnerische Beitrag liegt primär in der Abgrenzung von Standorten wirtschaftlicher Aktivität. Eine wichtige Orientierungsgröße ist die verkehrsgünstige Lage entlang regionaler und überregionaler Verbindungsachsen, um neben der Förderung wirtschaftlicher Prosperität auch Zersiedelungstendenzen entgegenzuwirken und die Funktionsfähigkeit der Freiräume zu gewährleisten.

Vorgeschlagen wird aus raumordnerischer Sicht eine Konzentration von Fördermaßnahmen auf ausgewählte Städte, von denen Umlandeffekte ausgehen sollen. Prioritäre Zentren der wirtschaftlichen Entwicklung sind Stettin (Szczecin), Landsberg (Gorzów Wlkp.), Grünberg (Zielona Góra), Hirschberg (Jelenia Góra), Greifswald, Neubrandenburg, Eberswalde-Finow, Frankfurt/Oder, Cottbus, Görlitz, Bautzen und Hoyerswerda.

Ferner sind Möglichkeiten zu berücksichtigen, die sich aus der Lagegunst entlang überregionaler Verbindungsachsen ergeben. Grenzüberschreitend überregionale Verbindungen sind Stettin (Szczecin)–Berlin, Breslau (Wrocław)–Berlin, Breslau (Wrocław)–Dresden und Posen (Poznań)–Berlin. Positive Korridoreffekte sind in den nahegelegenen Städten zu erwarten. Aber auch die regionalen Verbindungsachsen verbessern die Standortqualität von Zentren. Bedeutende regionale Achsen mit grenzüberschreitendem Charakter sind Landsberg (Gorzów Wlkp.)–Eberswalde, Grünberg (Zielona Góra)–Guben/Gubin–[Forst]–Cottbus und Hirschberg (Jelenia Góra)–Görlitz/Zgorzelec–Bautzen. Wichtige Schnittstellen sind die grenzüberschreitenden Städtepaare, denen eine zweite Förderpriorität zukommt: Swinemünde (Świnoujście)–Ahlbeck, Kietz–Küstrin (Kostrzyn), Frankfurt/Oder–Słubice, Guben–Gubin, Bad Muskau–Lugknitz (Łęknica), Forst–Zasieki und Görlitz–Zgorzelec.

Für das polnisch-deutsche Grenzgebiet wird das Potential Berlins eine wesentliche wirtschaftliche Rolle spielen. So kann Berlin zu einem großen Markt für landwirtschaftliche Produkte aus dem polnischen Grenzgebiet werden. Der Hafenkomplex Stettin (Szczecin)–Politz (Police)–Swinemünde (Świnoujście) kann sich zu einem wichtigen Transportknoten für Berlin entwickeln.

Das Prinzip der Schwerpunktorte wird auch für Fremdenverkehrsorte sowie die Verarbeitung landwirtschaftlicher Erzeugnisse vorgeschlagen. Ein Schwerpunkt für die zukünftige Entwicklung des Fremdenverkehrs ist der Städtetourismus auf der Grundlage kultureller Angebote, attraktiver Stadtbilder sowie kommerzieller Einrichtungen für den Geschäftstourismus. Hervorzuheben sind im direkten Grenzraum Greifswald, Eberswalde, Frankfurt/Oder–Słubice, Guben–Gubin, Görlitz–Zgorzelec, Zittau, Swinemünde (Świnoujście) und Stettin (Szczecin).

Die Förderung von städtischen Zentren darf nicht zu einer Vernachlässigung des ländlichen Raumes führen. Dieser ist in die regionalen Verkehrsnetze zu integrieren, damit ein guter Zugang zu den Arbeitsmärkten gewährleistet ist. So können zugleich eigene Entwicklungschancen im Bereich des Fremdenverkehrs eröffnet werden. Zugleich soll so sichergestellt werden, daß landwirtschaftliche Produkte zeit- und kostengünstig zu den Absatzmärkten bzw. zu den Weiterverarbeitungsstätten transportiert werden können.

Die Förderung der grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Zusammenarbeit basiert auf einer Kooperation der Standorte (z. B. bei Ansiedlungs- oder Marketingmaßnahmen). Unterstützung findet dies durch die Kooperation von Hochschulen, Handwerkskammern, Industrie- und Handelskammern oder der deutsch-polnischen Wirtschaftsförderungsgesellschaft. Mögliche Kooperationsfelder sind z. B. die technologische Zusammenarbeit in der chemischen und Bauindustrie oder der Holzindustrie durch Nutzung lokaler Rohstoffe.

Vorteile für den Grenzraum und die ansässigen Unternehmen entstehen durch die Einrichtung der polnisch-deutschen Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG). Träger der WFG sind die Bundesländer Brandenburg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen sowie die Woiwodschaften Stettin (Szczecin), Landsberg (Gorzów Wlkp.), Grünberg (Zielona Góra) und Hirschberg (Jelenia Góra). Aufgabe der WFG ist die Förderung der polnisch-deutschen wirtschaftlichen Zusammenarbeit, insbesondere in der grenznahen Region. Schwerpunktaktivitäten richten sich auf die Förderung von Investitions- und Kooperationsinitiativen und Wirtschaftsvorhaben sowie die Entwicklung kleiner und mittlerer Unternehmen.

Weitere Vorschläge zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung im Grenzraum sind

- die bevorzugte Grenzabfertigung ortsansässiger Unternehmen
- die Förderung grenzüberschreitender Kooperationen, z. B. in Form von joint-ventures
- die Förderung grenzüberschreitender Aus- und Weiterbildungszentren sowohl für Beschäftigte wie auch die Managementebene
- eine verstärkte Kooperation der Kammern und Arbeitsämter mit dem Ziel eines vertieften Informationsaustausches, z. B. über Fördermöglichkeiten, sowie die Erarbeitung von Anforderungen für die grenzüberschreitende Entwicklung. Mittelfristig sind grenzüberschreitende Unternehmerverbände ein geeigneter Ansatz, Probleme gemeinsam zu identifizieren und Lösungsvorschläge zu entwickeln
- die Entwicklung grenzüberschreitender Informationsnetze, die z. B. einen Überblick über Produktion, Produktionskapazitäten und mögliche Kooperationen bieten
- die Einrichtung von Bildungs- und Forschungsschwerpunkten im ländlichen Raum, wie z. B. das Innovationszentrum für nachwachsende Rohstoffe (INZENARO) in Pasewalk
- die Förderung eines Informations- und Innovationsnetzwerkes zur Unterstützung klein- und mittelständischer Unternehmen. Ausgangspunkt könnten hier Standorte von Universitäten und Fachhochschulen sowie die BIC-Center Frankfurt/Oder und Görlitz sein, die bedarfsorientierte Problemlösungen anbieten. In den kleineren Zentren müßten noch Empfängerstationen etabliert werden.

3.3 Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (Karten 9 + 10; Anhang Tabellen 1 bis 3)

Die Funktionsfähigkeit der Verkehrsverbindungen auf den unter 3.2 genannten Strecken setzt eine Modernisierung und den Bau von neuen Verkehrsverbindungen, insbesondere im polnischen Grenzgebiet, voraus. Dies führt zu einer verbesserten überregionalen Erreichbarkeit des Grenzraumes und damit zu einer besseren Einbindung in den internationalen Leistungsaustausch. Verkehrsnetze sind nach Möglichkeit zu bündeln, um Verkehrsverlagerungen auf die Bahn sowie kombinierte Verkehre zu ermög-

lichen. Dies kann auch eine Sicherung der Freiräume erleichtern.

Überregionale Verbindungen sind um regionale („2. Netz") zu ergänzen. Die Anbindung ländlicher Regionen an diese Netze ist zu gewährleisten. Als Schnittstellen des lokalen, regionalen und überregionalen Leistungsaustausches sowie der Kommunikation verdienen die Grenzübergänge besondere Beachtung.

Um dem wachsenden Verkehrsaufkommen gerecht werden zu können, sollten im Rahmen der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur langjährige und auf beiden Seiten der Grenze raumordnerisch abgestimmte Modernisierungs-, Ausbau- und Neubauprogramme von Schienen-, Straßen- und Luftverbindungen sowie die schrittweise Neueröffnung von Grenzübergängen und die Erweiterung bestehender Grenzübergänge ausgearbeitet werden.

Für die Verbesserung der Erreichbarkeit der Dienstleistungszentren mit grenzüberschreitender Ausstrahlung [Swinemünde (Świnoujście), Stettin (Szczecin), Schwedt, Küstrin (Kostrzyn), Frankfurt/Oder–Słubice, Eisenhüttenstadt, Forst, Guben–Gubin, Zgorzelec–Görlitz und Zittau] kommt folgenden überregionalen **Verkehrsachsen** Bedeutung zu (Karten 9 + 10):

- Stettin (Szczecin)–Pasewalk–Lübeck
- Posen (Poznań)–Stettin (Szczecin)–Neubrandenburg–Hamburg
- Stettin (Szczecin)–Pasewalk–Stralsund
- Stettin (Szczecin)–Neubrandenburg
- Stettin (Szczecin)–Berlin
- Danzig (Gdańsk)–Landsberg (Gorzów Wlkp.)–Küstrin (Kostrzyn)/Kietz, Berlin
- Warschau (Warszawa)–Posen (Poznań)–Frankfurt/Oder–Berlin
- Krakau (Kraków)–Breslau (Wrocław)–Cottbus–Berlin [Leipzig]
- Skandinavien–Stettin (Szczecin)–Grünberg (Zielona Góra)–Prag
- Krakau (Kraków)–Breslau (Wrocław)–Görlitz–Dresden
- Skandinavien–[Rostock, Rügen]–Berlin–Dresden–Prag

Im Verlauf dieser Achsen sind kombinierte Verkehre zu erleichtern.

Modernisierungsmaßnahmen des grenzüberschreitenden **Schienennetzes** (Karte 10) führen zu einer Verkürzung der Fahrzeiten. Im Verlauf der Strecke Posen (Poznań)–Berlin sollten durchgängig Geschwindigkeiten von ca. 160 km/h erzielt werden können. Ein Richtwert von 120 km/h wird für die Verbindungen Stettin (Szczecin)–Berlin, Landsberg (Gorzów Wlkp.)–Berlin, Neu Bentschen (Zbąszynek)–Guben–Cottbus, Glogau (Głogów)–Sorau (Żary)–Forst/Lausitz (Zasieki)–Cottbus, Liegnitz (Legnica)–Sagan (Żagań) sowie Breslau (Wroclaw)–Görlitz (Zgorzelec)–Dresden vorgeschlagen. Bedeutend sind grenzüberschreitende Elektrifizierungsmaßnahmen, um Wartezeiten durch Traktionswechsel zu vermeiden. Dies betrifft insbesondere die Strecke Berlin–Stettin (Szczecin).

Die Modernisierung sollte zu höheren Geschwindigkeiten im Verlauf der Strecken Stettin (Szczecin)–Berlin und Breslau (Wrocław)–Dresden führen (von ca. 120 auf ca. 160 km/h).

Im großräumigen **Straßennetz** (Karte 9) sind der Neubau der Autobahnabschnitte Berlin–Stettin (Szczecin), Berlin–Posen (Poznań)–Warschau (Warszawa), Berlin–Cottbus–Breslau (Wrocław) und Dresden–Breslau (Wrocław) auf der polnischen sowie deren Anschluß auf deutscher Seite und die Modernisierung des übrigen Straßennetzes bedeutsam. Dazu zählt für die Ostseeregion auch die Küstenautobahn A 20.

Zur Verbindung der Grenzraumzentren untereinander und zur Erhöhung ihres „regionsinternen" Leistungsaustausches wird der Ausbau des bestehenden Schienen- und Straßennetzes in Nord-Süd-Richtung vorgeschlagen. Es bieten sich mehrere noch im einzelnen zu prüfende Alternativen an:

- Ueckermünde–Pasewalk–Löcknitz–[Stettin (Szczecin)]–Garz–Schwedt–Angermünde–Eberswalde–Bad Freienwalde–Seelow–Frankfurt/Oder–Eisenhüttenstadt–Guben–Forst–Cottbus–Weißwasser/Bad Muskau–Niesky–Görlitz–Zittau
- Swinemünde (Świnoujście)–Stettin (Szczecin)–Küstrin (Kostrzyn)–Frankfurt/Oder–Eisenhüttenstadt–Guben–Forst–Cottbus–Weißwasser/Bad Muskau–Niesky–Görlitz–Zittau
- Stettin (Szczecin)–Greifenhagen (Gryfino)–Nieder Kränig (Krajnik Dolny)–Niederwutzen (Osinów Dolny)–Küstrin (Kostrzyn)–Frankfurt/Oder (Słubice)–Gubin–Lugknitz (Łęknica)–Görlitz (Zgorzelec)–Reichenau (Bogatynia).

Der Neubau von **Ortsumgehungen** der Grenzstädte für den überregionalen Verkehr in Kostrzyn–Kietz, Słubice–Frankfurt/Oder, Gubin–Guben, Łęknica und Zgorzelec–Görlitz dient der städtischen Verkehrsentlastung. Dabei sind auch Entlastungen durch das Autobahnnetz und mögliche Maßnahmen der Verkehrslenkung in die Überlegungen einzubeziehen.

Anzustreben ist die Verbesserung des **grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehrs** in den Grenzstädten Swinemünde (Świnoujście)–Ahlbeck–Zinnowitz, Küstrin (Kostrzyn)–Kietz, Słubice–Frankfurt/Oder, Gubin–Guben; Łęknica–Bad Muskau, Zgorzelec–Görlitz und Bogatynia/Sieniawka–Zittau. Erforderlich sind auch Anpassungen der tarifrechtlichen Bedingungen.

Grenzüberschreitende Bedeutung hat die **Binnenschiffahrt** insbesondere zwischen Stettin (Szczecin) und Berlin. Auf deutscher Seite sind hier Anpassungen des Kanalnetzes geplant (Bundesverkehrswegeplan). Eine andere bedeutende Verbindung ist auch diejenige zwischen Eisenhüttenstadt und Berlin. Ausbaumaßnahmen der Oder sind auf der Grundlage entsprechender Wirtschaftlichkeitsstudien zu überprüfen. Hinsichtlich des Freizeitverkehrs ist die tou-

ristische Infrastruktur entlang der Flüsse zu verbessern.

Internationale **Flughäfen** (Karte 10) gibt es in Berlin, Leipzig, Dresden, Stettin (Szczecin), Posen (Poznań) und Breslau (Wrocław). Die Anbindung regionaler Zentren an die Flughäfen ist durch den Aufbau eines Netzes von regionalen Verkehrslandeplätzen zu erreichen. Mögliche Standorte sind Eberswalde und Görlitz/Rothenburg. Für die polnischen Regionalzentren wird die Erweiterung der Sportflugplätze in Hirschberg (Jelenia Góra), Schertendorf (Przylep) bei Grünberg (Zielena Góra) und Stettin (Szczecin) sowie der Neubau eines Flugplatzes in Landsberg (Gorzów Wlkp.) vorgeschlagen. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Fremdenverkehrsgebieten werden von polnischer Seite die Standorte Bodenhagen (Bagicz) bei Kolberg (Kołobrzeg), Königsberg (Chojna) und Sagan (Żagań) vorgeschlagen. Die Vielzahl potentieller Flugplatzstandorte zeigt aber nicht nur aus umweltpolitischer Sicht den noch bestehenden weiteren Abstimmungsbedarf. Die Nutzung von Kooperationsmöglichkeiten sollte angestrebt werden.

Die Zentrenentwicklung nach dem Grundsatz der dezentralen Konzentration, der Kooperation der Städte und Institutionen untereinander sowie der Abstimmung einer Vielzahl von Maßnahmen trägt dazu bei, einen dynamischen Entwicklungsprozeß des deutsch-polnischen Grenzraumes einzuleiten. Zur wirtschaftlichen Eigenentfaltung des Grenzraumes sind Verbesserungen der Infrastrukturausstattung erforderlich.

Anhang

Tabelle 1

Vorgeschlagene Maßnahmen für Straßengrenzübergänge

Lfd. Nr.	Grenzübergang	Art des Verkehrs	Charakter des Übergangs	Vorhaben
1	**Swinemünde (Świnoujście)–Ahlbeck**	**Fußgänger, Fahrräder**	**Festland**	**Abschaffung der Parkplätze, Inbetriebnahme des öffentlichen Verkehrs**
2	Swinemünde (Świnoujście)–Garz	Personen, Anlieferung	Festland	Modernisierung der Zufahrtstraßen, Ausbau der Grenzinfrastruktur
3	Neuwarp (Nowe Warpno)–Altwarp	Personen	Fähre	Modernisierung der Anlagestellen, Inbetriebnahme des Fährverkehrs
4	Entepöl (Dobieszczyn)–Hintersee	Personen, Güter	Festland	Modernisierung der Zufahrtstraßen, Ausbau der Grenzinfrastruktur
5	**Neu Lienken (Lubieszyn)–Linken**	**Personen, Güter**	**Festland**	**Zusätzliche Abfertigungsstreifen, Ausbau der Grenzinfrastruktur**
6	**Kolbitzow (Kolbaskowo)–Pomellen**	**Personen, Güter**	**Festland**	**Zusätzliche Abfertigungsstreifen, Abfertigung des Güterverkehrs in Terminals außerhalb des Übergangs**
7	Neu Rosow (Rosówko)–Rosow	Personen	Festland	Modernisierung der Zufahrtstraßen, Ausbau der Grenzinfrastruktur
8	Greifenhagen (Gryfino)–Mescherin	Fußgänger, Fahrräder	Brücke	Auf der vorhandenen Brücke und der Straße mit der Breite von 4 m wird Fußgänger- und Fahrradverkehr zugelassen
9	**Klein Kränig (Krajnik Dolny)–Schwedt**	**Personen, Güter**	**Brücke**	**Zusätzliche Abfertigungsstreifen, Bau der Umgehungsstraße von Klein Kränig (Krajnik Dolny), Ausbau der Grenzinfrastruktur, Inbetriebnahme des öffentlichen Verkehrs**
10	Bellinchen (Bielinek)–Lunow	Personen, Güter	Fähre	Modernisierung der Anlagestellen und der Zufahrtstraßen, Inbetriebnahme des Fährverkehrs für den Personen- und Gütertransport (Transport von Zuschlagstoffen)
11	**Niederwutzen (Osinów Dolny)–Hohenwutzen**	**Personen, Güter**	**Brücke**	**Modernisierung der vorhandenen Brücke, zusätzliche Abfertigungsstreifen, Ausbau der Grenzinfrastruktur**
12	Alt Rüdnitz (Str. Rudnica)–Neurudnitz	Personen	Fähre	Modernisierung der Anlagestellen und der Zufahrtstraßen, Inbetriebnahme des Fährverkehrs

Anmerkung: Die vorhandenen Grenzübergänge sind mit Fettschrift gekennzeichnet. Vorrangige Ausbau- bzw. Erweiterungsvorschläge sind schattiert dargestellt.

noch Tabelle 1

Lfd. Nr.	Grenzübergang	Art des Verkehrs	Charakter des Übergangs	Vorhaben
13	Güstebiese (Gozdowice)–Neulewin	Personen, Güter	Fähre, (Brücke)	Modernisierung der Anlagestellen und der Zufahrtstraßen, Inbetriebnahme des Fährverkehrs, Ausbau der Grenzinfrastruktur, in der Zukunft Neubau einer Brücke über die Oder
14	Halse (Porzecze)–Kienitz	Personen	Fähre	Modernisierung der Anlagestellen und der Zufahrtstraßen, Inbetriebnahme des Fährverkehrs
15	**Küstrin (Kostrzyn)–Kietz**	**Personen, Anlieferung**	**Brücke**	**Verbleib des gegenwärtigen Übergangs für den Personen- und Anlieferverkehr, Inbetriebnahme des öffentlichen Verkehrs**
16	Küstrin (Kostrzyn)–Kietz	Personen, Güter	Brücke	Bau einer Umgehungsstraße von Küstrin (Kostrzyn) und Kietz sowie einer Brücke über der Oder, Trennung von Personen und Güterverkehr, Ausbau der Grenzinfrastruktur
17	Göritz (Górzyca)–Reitwein	Personen	Fähre	Modernisierung der Anlagestellen und der Zufahrtstraßen, Inbetriebnahme des Fährverkehrs
18	Neu Lebus (Nowy Lubusz)–Lebus	Personen	Fähre	Modernisierung der Anlagestellen und der Zufahrtstraßen, Inbetriebnahme des Fährverkehrs
19	Słubice–Frankfurt/Oder	Personen, Güter	Brücke	Bau der Umgehung von Słubice sowie einer Brücke über die Oder, Ausbau der Grenzinfrastruktur, Trennung von Personen- und Güterverkehr
20	**Słubice–Frankfurt/Oder**	**Personen, Güter**	**Brücke**	**Verbleib des vorhandenen Grenzübergangs für den Personen- und Anlieferverkehr, Inbetriebnahme des öffentlichen Verkehrs**
21	Słubice–Frankfurt/Oder	Fußgänger, Fahrräder	Laufbrücke für Fußgänger	Bau der Laufbrücke für Fußgänger und Fahrräder im Zentrum der Stadt
22	**Schwetig (Świecko)–Frankfurt/Oder**	**Personen, Güter**	**Brücke**	**Zusätzliche Abfertigungsstreifen, Abfertigung des Güterverkehrs in Terminals außerhalb des Übergangs**
23	Aurith (Urad)–Ziltendorf	Personen	Fähre	Modernisierung der Anlagestellen und der Zufahrtstraßen, Inbetriebnahme des Fährverkehrs

noch Tabelle 1

Lfd. Nr.	Grenzübergang	Art des Verkehrs	Charakter des Übergangs	Vorhaben
24	Kloppitz (Kłopot)–Eisenhüttenstadt	Personen, Güter	Brücke	Neubau einer Brücke über die Oder und der Zufahrtstraßen für Personen- und Güterverkehr, Ausbau der Grenzinfrastruktur, auf der deutschen Seite Umgehung von Eisenhüttenstadt
25	Küschern (Kosarzyn)–Ratzdorf	Personen, Güter	Fähre (Brücke)	Inbetriebnahme des Fährverkehrs im Dreieck Küschern (Kosarzyn)–Krzesin–Ratzdorf über Oder und Neiße, Ausbau der Grenzinfrastruktur, in der Zukunft Neubau einer Brücke
26	**Gubin–Guben**	**Personen, Anlieferung**	**Brücke**	**Verbleib des bisherigen Grenzübergangs für den Personen- und Anlieferverkehr, Inbetriebnahme des öffentlichen Verkehrs**
27	**Gubinchen (Gubinek)–Guben**	**Personen, Güter**	**Brücke**	**Bau der Umgehung von Gubin und Guben sowie einer Brücke über die Neiße, Trennung von Personen- und Güterverkehr, Ausbau der Grenzinfrastruktur**
28	Sadzarzewice–Gross Gastrose	Personen	Brücke	Neubau einer Brücke mit geringer Tragkraft, Modernisierung der Zufahrtstraßen
29	Strega (Strzegów)–Briesnig	Personen	Brücke	Neubau einer Brücke mit geringer Tragkraft, Modernisierung der Zufahrtstraßen
30	Zasieki–Forst	Personen, Güter	Brücke	Wiederaufbau der Brücke über die Oder, Modernisierung der Zufahrtstraßen, Ausbau der Grenzinfrastruktur, Trennung von Personen- und Güterverkehr
31	Zasieki–Forst	Fußgänger, Fahrräder	Laufbrücke für Fußgänger	Wiederaufbau eines Hängestegs für Fußgänger und Fahrräder auf der Stütze des vorhandenen Pylons
32	**Erlenholz (Olszyna)–Forst**	**Personen, Güter**	**Brücke**	**Zusätzliche Abfertigungsstreifen, Abfertigung des Güterverkehrs in Terminals außerhalb des Grenzübergangs**
33	Groß Särchen (Żarki Wielkie)–Jerischke	Personen	Brücke	Neubau einer Brücke mit geringer Tragkraft, Modernisierung der Zufahrtstraßen
34	**Lugknitz (Łęknica)–Bad Muskau**	**Personen, Güter**	**Brücke**	**Zusätzlicher Abfertigungsstreifen, Zulassung des Anlieferverkehrs, Inbetriebnahme des öffentlichen Verkehrs**

noch Tabelle 1

Lfd. Nr.	Grenzübergang	Art des Verkehrs	Charakter des Übergangs	Vorhaben
35	Priebus (Przewóz)–Podrosche	Personen, Güter	Brücke	Neubau einer Brücke über die Neiße, Modernisierung der Zufahrtstraßen für den Personen- und Güterverkehr, Ausbau der Grenzinfrastruktur, Trennung von Personen- und Güterverkehr
36	Sänitz (Sanice)–Lodenau	Personen	Brücke	Neubau einer Brücke mit geringer Tragkraft, Modernisierung der Zufahrtstraßen
37	Rothenburg	Personen, Güter	Brücke	Neubau einer Brücke über die Neiße, Modernisierung der Zufahrtstraßen für den Personen- und Güterverkehr, Ausbau der Grenzinfrastruktur, Trennung von Personen- und Güterverkehr, auf der deutschen Seite Umgehung von Rothenburg, Anschluß des Straßensystems an den Flughafen in Rothenburg
38	Penzig (Pieńsk)–Deschka	Personen, Anlieferung	Brücke	Wiederaufbau einer Brücke mit begrenzter Tragkraft, Modernisierung der Zufahrtstraßen
39	**Jędrzychowice**	**Personen, Güter**	**Brücke**	**Bauabschluß einer Autobahnbrükke über die Neiße, Ausbau der Grenzinfrastruktur, Trennung von Personen- und Güterverkehr, Abfertigung des Güterverkehrs in Terminals außerhalb des Übergangs**
40	**Zgorzelec–Görlitz**	**Personen, Anlieferung**	**Brücke**	**Verbleib des gegenwärtigen Übergangs nur für den Personen- und Anlieferverkehr, zusätzliche Abfertigungsstreifen, Inbetriebnahme des öffentlichen Verkehrs**
41	Zgorzelec–Görlitz	Fußgänger, Fahrräder	Laufbrücke	Neubau eines Stegs für Fußgänger und Fahrräder im Zentrum der Stadt
42	Köslitz (Koźlice)–Görlitz	Personen, Güter	Brücke	Wiederaufbau der Brücke über die Neiße für den Personen- und Güterverkehr – Neubau einer Straße von Görlitz über Zawidów nach Tschechien, Modernisierung der Zufahrtstraßen, Ausbau der Grenzinfrastruktur
43	Radmeritz (Radomierzyce)–Hagenwerder	Personen	Brücke	Neubau einer Brücke mit geringer Tragkraft, Modernisierung der Zufahrtstraßen
44	Grunau (Krzewina)–Ostritz	Personen	Brücke	Modernisierung der Brücke und der Zufahrtstraßen

noch Tabelle 1

Lfd. Nr.	Grenzübergang	Art des Verkehrs	Charakter des Übergangs	Vorhaben
45	Türchau (Turoszów)–Hirschfelde	Personen, Güter	Brücke	Modernisierung der Brücke und der Zufahrtstraßen, Ausbau der Grenzinfrastruktur, Trennung von Personen- und Güterverkehr
46	**Kleinschönau (Sieniawka)–Zittau**	**Personen**	**Brücke**	**Verbleib des bisherigen Grenzübergangs nur für den Personenverkehr, zusätzliche Abfertigungsstreifen, Inbetriebnahme des öffentlichen Verkehrs Zittau–Kleinschönau (Sieniawka)–Reichenau (Bogatynia)**
47	**Porajów–Zittau**	**Personen**	**Brücke**	**Modernisierung der vorhandenen Brücke, Ausbau der Grenzinfrastruktur, Trennung von Personen- und Güterverkehr**

Tabelle 2

Vorgeschlagene Maßnahmen für Schienengrenzübergänge

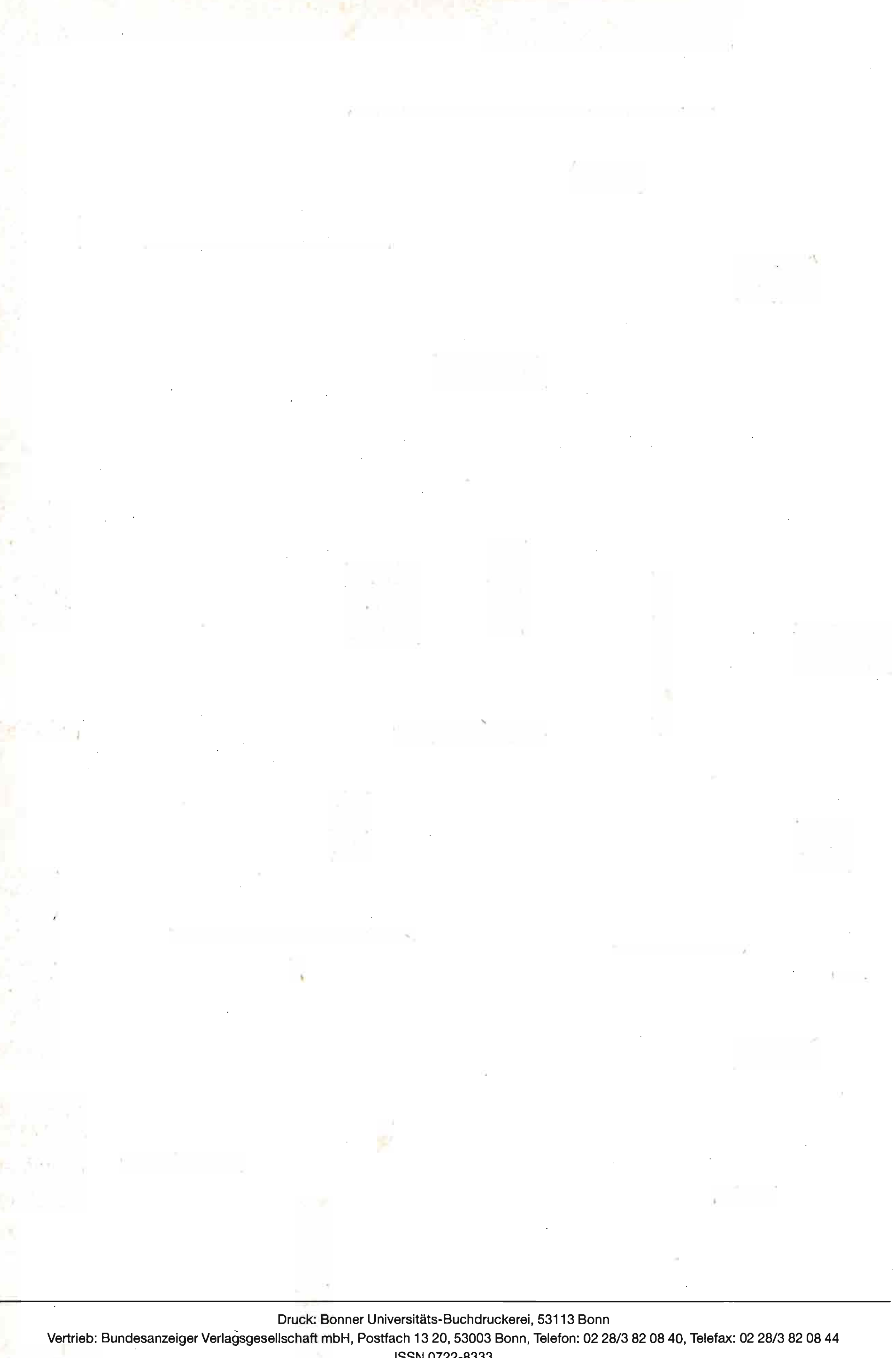
Lfd. Nr.	Grenzübergang	Art des Verkehrs	Vorhaben
1	Anklam–Swindemünde (Świnoujście)	Personen, Güter	Wiederaufbau und Elektrifizierung der zweigleisigen Linie, die direkt das Zentrum von Swinemünde (Świnoujście) mit Stettin (Szczecin) sowie mit den Städten in der BRD verbindet
2	**Stettin (Szczecin)–Pasewalk**	**Personen, Güter**	**Elektrifizierung und Modernisierung (v = 120 km/h), Neubau des zweiten Gleises**
3	**Stettin (Szcezcin)–Berlin**	**Personen, Güter**	**Elektrifizierung und Modernisierung (v = 160 km/h), Neubau des zweiten Gleises im Grenzabschnitt**
4	Godków–Wriezen	Personen	Elektrifizierung und Modernisierung (v = 120 km/h), Inbetriebnahme des Personen- und Güterverkehrs auf der stillgelegten eingleisigen Strecke
5	**Küstrin (Kostrzyn)–Kietz**	**Personen, Güter**	**Elektrifizierung und Modernisierung (v = 120 km/h),**
6	**Kunersdorf (Kunowice)–Frankfurt/Oder**	**Personen, Güter**	**Elektrifizierung und Modernisierung (v = 160 km/h),**
7	**Gubin–Guben**	**Personen, Güter**	**Elektrifizierung und Modernisierung (v = 120 km/h), Wiederaufbau des zweiten Gleises**
8	Gubinchen (Gubinek)–Guben	Personen, Güter	Elektrifizierung und Modernisierung (v = 120 km/h), Wiederaufbau des zweiten Gleises, Inbetriebnahme des Personen- und des Güterverkehrs auf einer stillgelegten Strecke
9	**Zasieki–Forst**	**Personen, Güter**	**Elektrifizierung und Modernisierung (v = 120 km/h)**
10	Lugknitz (Łęknica)–Bad Muskau	Personen	Wiederaufbau der Brücke über die Neiße, Modernisierung und Elektrifizierung der ganzen eingleisigen Strecke
11	Sänitz (Sanice)–Rothenburg	Personen	Wiederaufbau der Brücke über die Neiße, Modernisierung und Elektrifizierung der gesamten eingleisigen Strecke, Anschluß über eine Eisenbahn an den Flughafen in Rothenburg
12	**Nierder Bielau (Bielawa Dolna)–Horka**	**Güter**	**Elektrifizierung und Modernisierung (v = 120 km/h)**
13	**Zgorzelec–Görlitz**	**Personen, Güter**	**Elektrifizierung und Modernisierung (v = 160 km/h)**
14	Görlitz–Grunau (Krzewina)–Zittau	Personen, Güter	Inbetriebnahme des polnischen Personen- und Güterverkehrs auf einer teilweise über das polnische, teilweise über das deutsche Gebiet verlaufenden Linie, Elektrifizierung und Modernisierung
15	**Zittau–Porajów–Hrádek (Grottau)**	**Personen, Güter**	**Inbetriebnahme des polnischen Personen- und Güterverkehrs auf der grenzüberschreitenden, deutsch-polnisch-tschechischen Linie; erforderlich ist der Neubau eines Bahnhofs in Porajów, Elektrifizierung und Modernisierung**

Anmerkung: Die vorhandenen Grenzübergänge sind mit Fettschrift gekennzeichnet. Vorrangige Ausbau- bzw. Erweiterungsvorschläge sind schattiert dargestellt

Tabelle 3

Heutige und zukünftige Fahrzeiten der grenzüberschreitenden Schienenverbindungen

Relation	über	Entfernung in km	kürzeste Fahrzeit		
			bisher	Planung	
				I Stufe	II Stufe
Stettin (Szczecin)–Berlin	–	141	2:20	1:30	1:10
Landsberg (Gorzów Wlkp.)–Berlin	Küstrin (Kostrzyn), Kietz	123	2:02	1:20	1:20
Posen (Poznań)–Berlin	Kunersdorf (Kunowice)	260	3:08	2:00	2:00
Warschau (Warszawa)–Berlin	Kunersdorf (Kunowice)	565	6:10	4:10	4:10
Grünberg (Zielona Góra)–Berlin	Kunersdorf (Kunowice)	175	3:15	1:40	1:30
Breslau (Wrocław)–Berlin	Kunersdorf (Kunowice)	328	5:40	3:10	2:40
Posen (Poznán)–Cottbus	Kunersdorf (Kunowice)	252	ca. 3:40	2:10	2:10
	Guben (Gubin)	215	–	2:10	2:10
	Leschnau (Leszno), Glogau (Głogow), Sorau (Żary), Forst/Lausitz (Zasieki)	246	ca. 4:45	2:40	2:40
Grünberg (Zielona Góra)–Cottbus	Guben (Gubin)	104	–	1:10	1:10
	Forst/Lausitz (Zasieki)	113	ca. 2:30	1:25	1:25
Sorau (Żary)–Cottbus	Forst/Lausitz (Zasieki)	59	ca. 1:15	0:45	0:45
Liegnitz (Legnica)–Cottbus	Sorau (Żary), Forst/Lausitz (Zasieki)	141	ca. 2:30	1:35	1:35
Liegnitz (Legnica)–Görlitz	Görlitz (Zgorzelec)	99	1:25	1:00	0:50
Liegnitz (Legnica)–Dresden	Görlitz (Zgorzelec)	201	3:10	2:10	1:45
Breslau (Wroclaw)–Görlitz	Görlitz (Zgorzelec)	165	2:18	1:40	1:20
Breslau (Wroclaw)–Dresden	Görlitz (Zgorzelec)	267	4:03	2:50	2:15
Hirschberg (Jelenia Góra)–Görlitz	Görlitz (Zgorzelec)	78	ca. 1:25	0:50	0:50
Hirschberg (Jelenia Góra)-Dresden	Görlitz (Zgorzelec)	180	ca. 3:15	1:50	1:45



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333

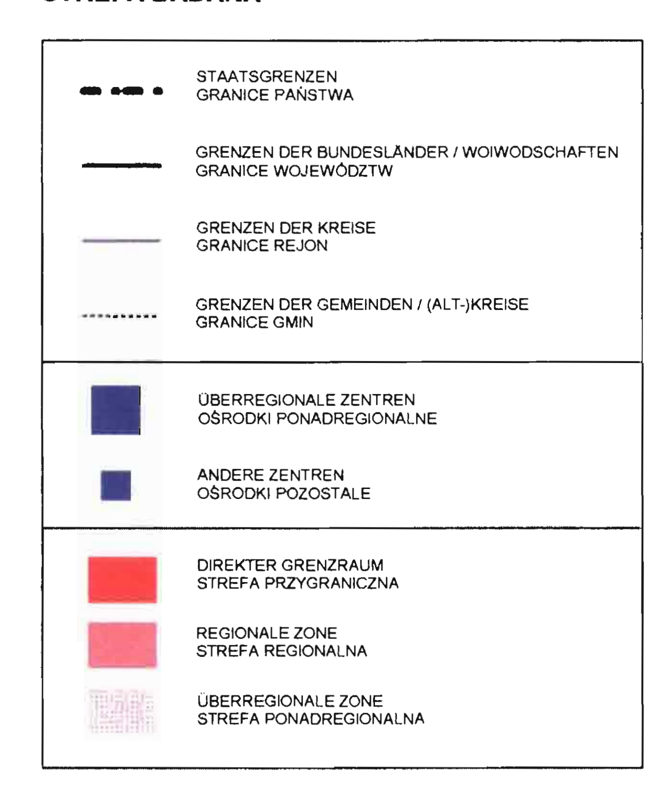
UNTERSUCHUNGSREGION

1

STREFA BADANA

Greifswald
Wolgast
Świnoujście (Swinemünde)
Trzebiatów (Treptow Rega)
Kamień Pom (Cammin)
Gryfice (Greifenberg)
Anklam
Ueckermünde
Nowogard (Naugard)
Łobez (Labes)
Goleniów (Gollnow)
Neubrandenburg
Pasewalk
Chociwel (Freienwalde)
Szczecin (Stettin)
Neustrelitz
Prenzlau
Stargard Szcz (Stargard)
Gryfino (Greifenhagen)
Pyrzyce (Pyritz)
Choszczno (Arnswalde)
Templin
Schwedt
Angermünde
Chojna (Königsberg)
Myślibórz (Soldin)
Eberswalde
Oranienburg
Bernau
Bad Freienwalde
Dębno (Neudamm)
Gorzów Wlkp. (Landsberg)
Międzychód (Mittelsdorf)
Strausberg
Kostrzyn (Küstrin)
Berlin
Seelow
Słubice (Frankfurt/Oder)
Sulęcin (Sauwitz)
Międzyrzecz (Meseritz)
Fürstenwalde
Königs Wusterhsn.
Frankfurt/Oder
Świebodzin (Schwiebus)
Beeskow
Eisenhüttenstadt
Wolsztyn (Wollstein)
Lübben
Lübbenau
Krosno Odrz. (Crossen)
Guben
Gubin (Guben)
Zielona Góra (Grünberg)
Lubsko (Sommerfeld)
Nowa Sól (Neusalz)
Forst
Cottbus
Żary (Sorau)
Żagań (Sagan)
Szprotawa (Sprottau)
Spremberg
Weißwasser
Hoyerswerda
Niesky
Zgorzelec (Görlitz)
Bolesławiec (Bunzlau)
Bautzen
Görlitz
Löbau
Lubań (Lauban)
Lwówek Śl. (Löwenberg)
Dresden
Zittau
Jelenia Góra (Hirschberg)
Kamienna Góra (Landeshut)
Koszalin (Köslin)
Piła (Schneidemühl)
Poznań (Posen)
Leszno (Leschnau)
Legnica (Liegnitz)
Wrocław (Breslau)
Wałbrzych (Waldenburg)

1: 1.750.000

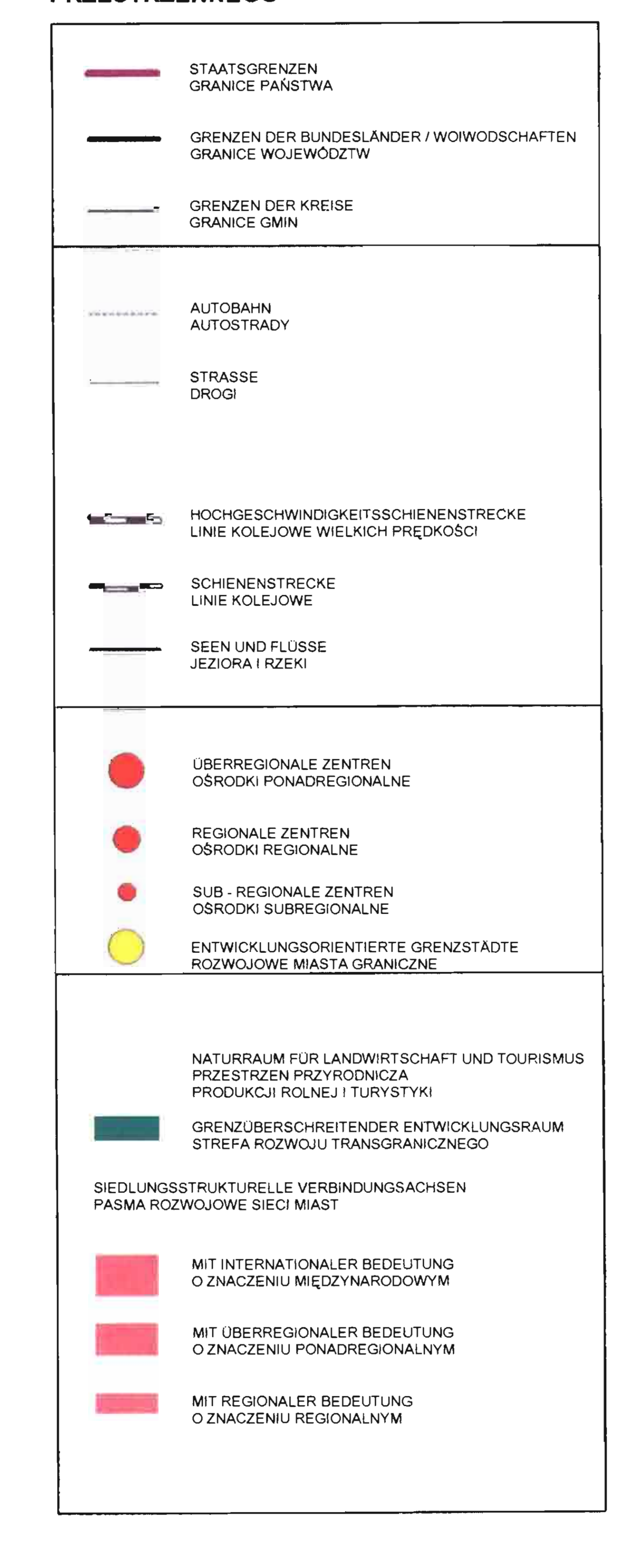


RAUMORDNERISCHE ENTWICKLUNGSSTRATEGIE

STRATEGIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO

2

Greifswald
Neubrandenburg
Eberswalde
Berlin
Szczecin (Stettin)
Koszalin (Köslin)
Piła (Schneidemühl)
Gorzów Wlkp. (Landsberg)
Frankfurt/Oder
Poznán (Posen)
Zielona Góra (Grünberg)
Leszno (Leschnau)
Cottbus
Bautzen
Görlitz
Dresden
Legnica (Liegnitz)
Wrocław (Breslau)
Jelenia Góra (Hirschberg)
Wałbrzych (Waldenburg)

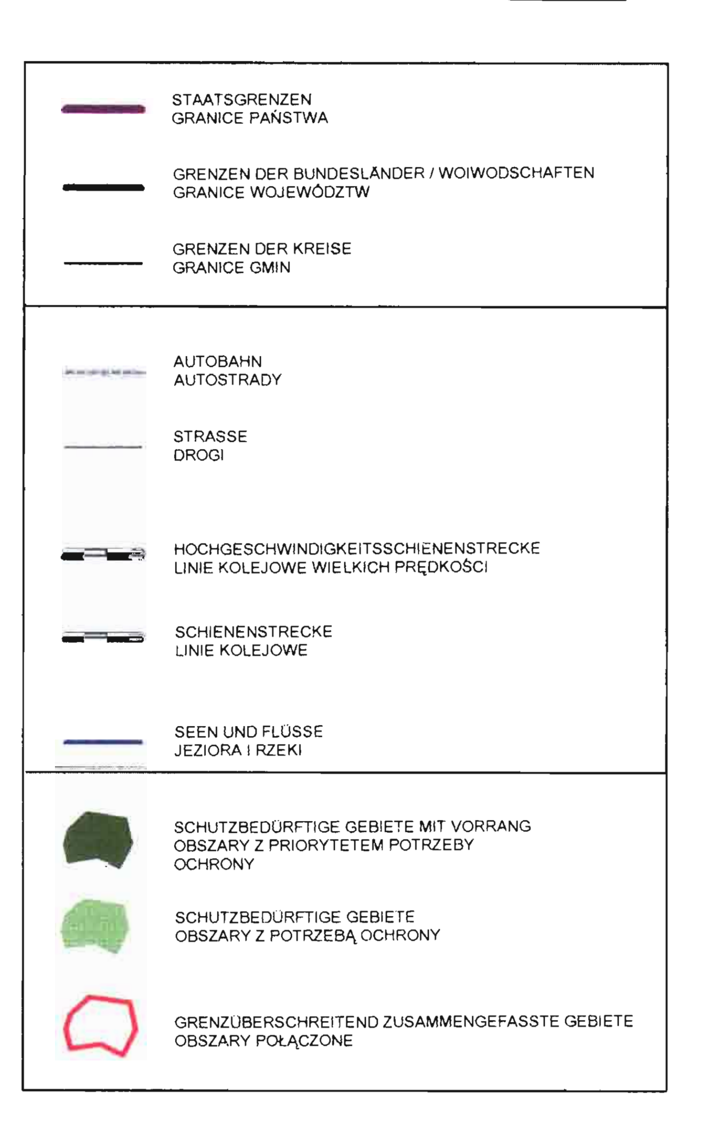


1: 1.750.000

SCHUTZGEBIETE

OBSZARY WYMAGAJĄCE OCHRONY





Greifswald
Koszalin (Köslin)
Neubrandenburg
Szczecin (Stettin)
Piła (Schneidemühl)
Eberswalde
Gorzów Wlkp. (Landsberg)
Berlin
Poznań (Posen)
Frankfurt/Oder
Zielona Góra (Grünberg)
Leszno (Leschnau)
Cottbus
Legnica (Liegnitz)
Bautzen
Görlitz
Wrocław (Breslau)
Dresden
Jelenia Góra (Hirschberg)
Wałbrzych (Waldenburg)

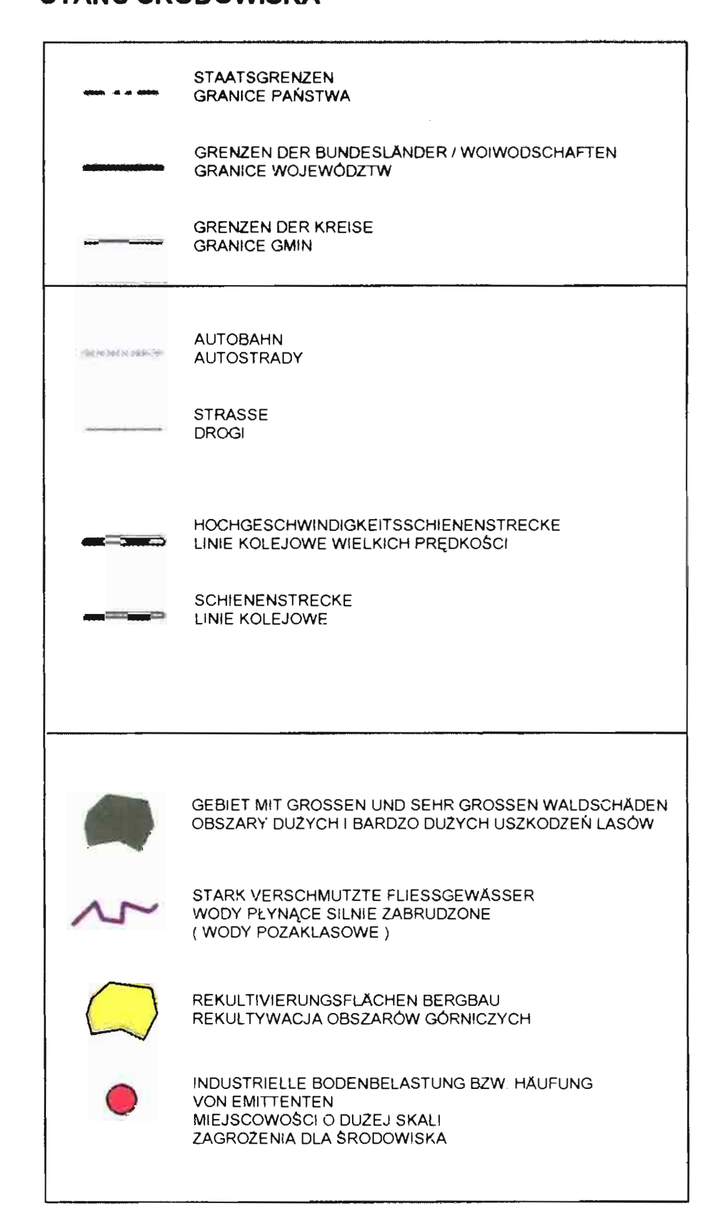
1: 1.750.000

GEBIETE MIT ÖKOLOGISCHEM SANIERUNGSBEDARF

OBSZARY WYMAGAJĄCE POPRAWY STANU ŚRODOWISKA



Greifswald
Wolgast
Świnoujście (Swinemünde)
Kamień Pom (Cammin)
Trzebiatów (Treptow Rega)
Gryfice (Greifenberg)
Koszalin (Köslin)
Anklam
Ueckermünde
Nowogard (Naugard)
Łobez (Labes)
Neubrandenburg
Goleniów (Gollnow)
Pasewalk
Chociwel (Freienwalde)
Szczecin (Stettin)
Neustrelitz
Prenzlau
Stargard Szcz (Stargard)
Gryfino (Greifenhagen)
Pyrzyce (Pyritz)
Choszczno (Arnswalde)
Piła (Schneidemühl)
Templin
Schwedt
Angermünde
Chojna (Königsberg)
Myślibórz (Soldin)
Eberswalde
Bad Freienwalde
Oranienburg
Bernau
Dębno (Neudamm)
Gorzów Wlkp (Landsberg)
Międzychód (Mitteldorf)
Strausberg
Kostrzyn (Küstrin)
Seelow
Berlin
Słubice (Frankfurt/Oder)
Sulęcin (Sauwitz)
Międzyrzecz (Meseritz)
Fürstenwalde
Königs Wusterhausen
Frankfurt/Oder
Poznán (Posen)
Świebodzin (Schwiebus)
Beeskow
Eisenhüttenstadt
Wolsztyn (Wollstein)
Lübben
Krosno Odrz (Crossen)
Lübbenau
Guben
Gubin (Guben)
Zielona Góra (Grünberg)
Leszno (Leschnau)
Lubsko (Sommerfeld)
Nowa Sól (Neusalz)
Cottbus
Forst
Żary (Sorau)
Żagań (Sagan)
Szprotawa (Sprottau)
Spremberg
Weißwasser
Hoyerswerda
Niesky
Zgorzelec (Görlitz)
Bolesławiec (Bunzlau)
Legnica (Liegnitz)
Bautzen
Görlitz
Lubań (Lauban)
Lwówek Śl (Löwenberg)
Wrocław (Breslau)
Löbau
Dresden
Zittau
Jelenia Góra (Hirschberg)
Kamienna Góra (Landeshut)
Wałbrzych (Waldenburg)



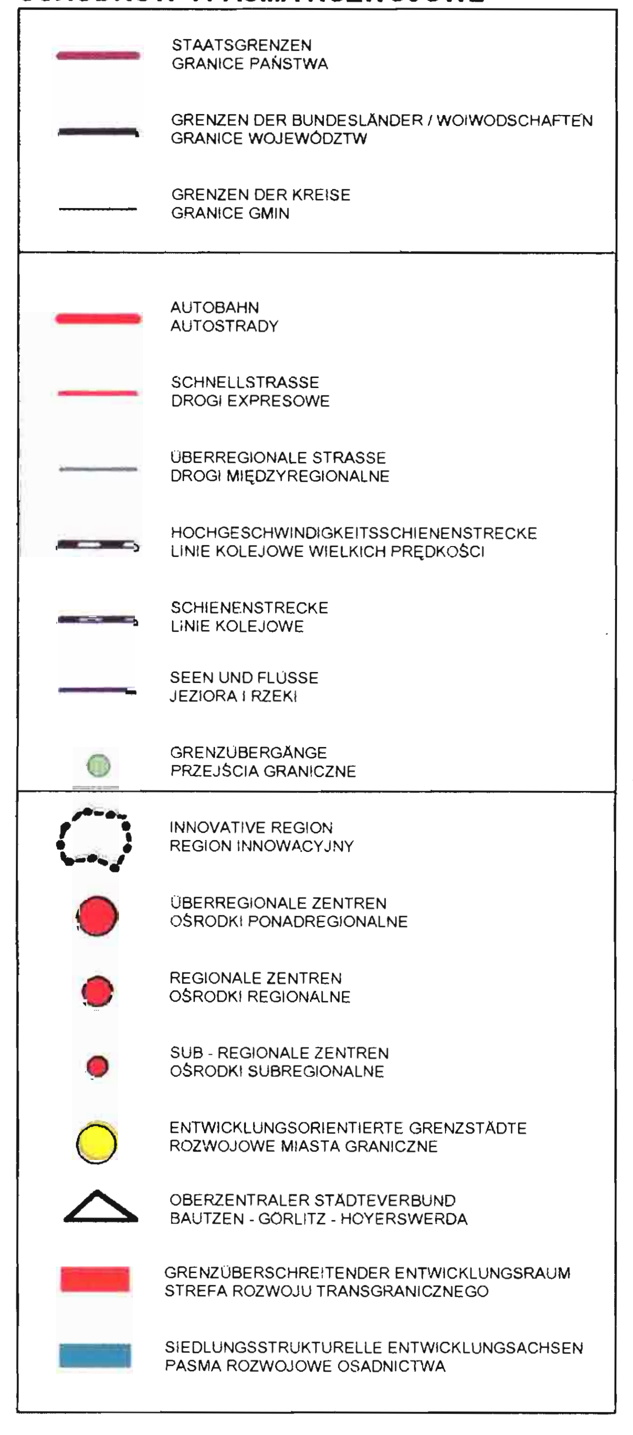
1: 1.750.000

SIEDLUNGSSTRUKTUR - ZENTREN-HIERARCHIE UND ENTWICKLUNGS-ACHSEN



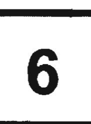
STRUKTURA OSADNICZA - HIERARCHIA OŚRODKÓW I PASMA ROZWOJOWE

Greifswald
Neubrandenburg
Koszalin (Köslin)
Szczecin (Stettin)
Piła (Schneidemühl)
Eberswalde
Gorzów Wlkp. (Landsberg)
Berlin
Poznań (Posen)
Frankfurt/Oder
Zielona Góra (Grünberg)
Leszno (Leschnau)
Cottbus
Legnica (Liegnitz)
Bautzen
Görlitz
Wrocław (Breslau)
Dresden
Jelenia Góra (Hirschberg)
Wałbrzych (Waldenburg)



1: 1.750.000

SIEDLUNGSSTRUKTUR - WIRTSCHAFTSFUNKTIONEN DER STÄDTE



STRUKTURA OSADNICZA - FUNKCJE GOSPODARCZE OŚRODKÓW MIEJSKICH

STAATSGRENZEN
GRANICE PAŃSTWA

GRENZEN DER BUNDESLÄNDER / WOIWODSCHAFTEN
GRANICE WOJEWÓDZTW

GRENZEN DER KREISE
GRANICE GMIN

AUTOBAHN
AUTOSTRADY

SCHNELLSTRASSE
DROGI EXPRESOWE

UBERREGIONALE STRASSE
DROGI MIĘDZYREGIONALNE

HOCHGESCHWINDIGKEITSSCHIENENSTRECKE
LINIE KOLEJOWE WIELKICH PRĘDKOŚCI

SCHIENENSTRECKE
LINIE KOLEJOWE

SEEN UND FLÜSSE
JEZIORA I RZEKI

STÄDTE / MIASTA

MIT VORRANG DER INDUSTRIEENTWICKLUNG
PREFEROWANE W ROZWOJU PRZEMYSŁU

MIT WACHSTUM DER INDUSTRIEGRENZFUNKTION ?
O WZROŚCIE OGRANICZONYM FUNKCJI PRZEMYSŁOWYCH

SCHWERPUNKT INDUSTRIELLER STRUKTURWANDEL
WYMAGAJĄCE RESTRUKTURYZACJI PRZEMYSŁU (GŁÓWNE)

BEDEUTENDE STADTZENTREN DER ÜBERREGIONLAEN ZONE
GLOWNE MIASTA STREFY PONADREGIONALNEJ

INNOVATIVE REGION
REGION INNOWACYJNY

(VORGESEHENE) TECHNOLOGIEZENTREN
PROJEKTOWANE PARKI TECHNOLOGICZNE

ENTWICKLUNG VON HAFENFUNKTIONEN
ROZWÓJ FUNKCJI PORTOWYCH

WIRTSCHAFTSVERBINDUNGEN
POWIĄZANIA GOPSPODARCZE

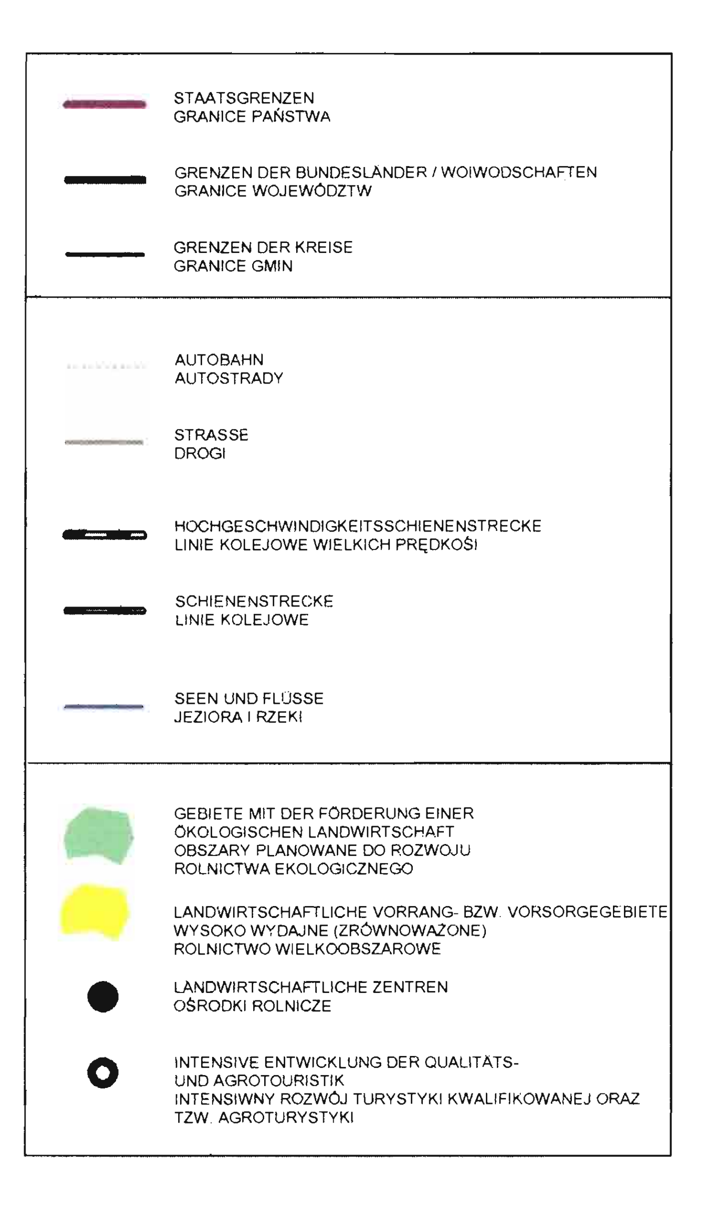
Greifswald
Koszalin (Köslin)
Neubrandenburg
Szczecin (Stettin)
Piła (Schneidemühl)
Eberswalde
Gorzów Wlkp. (Landsberg)
Berlin
Poznán (Posen)
Frankfurt/Oder
Zielona Góra (Grünberg)
Leszno (Leschnau)
Cottbus
Legnica (Liegnitz)
Wrocław (Breslau)
Bautzen
Görlitz
Dresden
Jelenia Góra (Hirschberg)
Wałbrzych (Waldenburg)

1: 1.750.000

LANDWIRTSCHAFTLICHE GEBIETE



OBSZARY PRODUKCJI ROLNEJ



Koszalin (Köslin)
Greifswald
Neubrandenburg
Szczecin (Stettin)
Piła (Schneidemühl)
Eberswalde
Gorzów Wlkp. (Landsberg)
Berlin
Frankfurt/Oder
Poznán (Posen)
Zielona Góra (Grünberg)
Leszno (Leschnau)
Cottbus
Bautzen
Görlitz
Legnica (Liegnitz)
Wrocław (Breslau)
Dresden
Jelenia Góra (Hirschberg)
Wałbrzych (Waldenburg)

1: 1.750.000

FREMDENVERKEHRSREGIONEN UND -STÄDTE

OBSZARY TURYSTYCZNE I MIEJSCOWOŚCI O WALORACH KULTUROWYCH



STAATSGRENZEN
GRANICE PAŃSTWA

GRENZEN DER BUNDESLÄNDER / WOIWODSCHAFTEN
GRANICE WOJEWÓDZTW

GRENZEN DER KREISE
GRANICE GMIN

AUTOBAHN
AUTOSTRADY

STRASSE
DROGI

EURO - CITY - SCHIENENSTRECKE
SZYBKA KOLEJ TRANSEUROPEJSKA

SCHIENE
KOLEJE

FLÜSSE
GŁÓWNE SLZAKI WODNE

ERHOLUNGSGEBIETE AUFGRUND NATURRÄUMLICHER QUALITÄTEN
OBSZARY Z WALORAMI WYPOCZYN KOWYMI O CHARAKTERZE PRZYRODNICZYM

MIT BESONDERER QUALITÄT
SZCZEGÓLNIE DUŻEJ I DUŻEJ PRZYDATNOŚCI

MIT DURCHSCHNITTLICHER QUALITÄT
O ŚREDNIEJ I NIEWIELKIEJ PRZYDATNOŚCI

TOURISMUS - ZENTREN
OŚRODKI TURYSTYCZNE

TOURISMUS - ZENTREN
OŚRODKI TURYSTYCZNE

VON HÖCHSTEM RANG
O NAJWYŻSZEJ RANDZE

VON HOHEM RANG
O WYSOKIEJ RANDZE

ÜBRIGE
POZOSTAŁE

BESTEHENDE UND POTENTIELLE KURORTE
UZDROWISKA ISTN. I POTENCJALNE

ORTSCHAFTEN MIT KULTURANGEBOTEN
MIEJSCOWOŚCI Z WALORAMI KULTUROWYMI

FREMDENVERKEHR - NACHFRAGEGEQUELLEN
GŁÓWNE ŹRÓDŁA EMISJI RUCHU TURYSTYCZNEGO

TOURISTISCHE NUTZUNGSBESCHRÄNKUNGEN
ORGANICZENIA W WYKORZYSTANIU TURYSTYCZNYM WYNIKAJĄCE Z OCHRONY PRZYRODY

NATURPARK, NATURSCHUTZGEBIET
PARKI NARODOWE, RESERWATY PRZYRODI

RAMSAR SCHUTZGEBIET
REZERWATY RAMSAR

LANDSCHAFTSPARK
PARKI KRAJOBRAZOWE

STRATEGISCHE GEBIETE DER FREMDENVERKEHRS-ENTWICKLUNG
OBSZARY STRATEGICZNE ROZWOJU TURYSTYKI

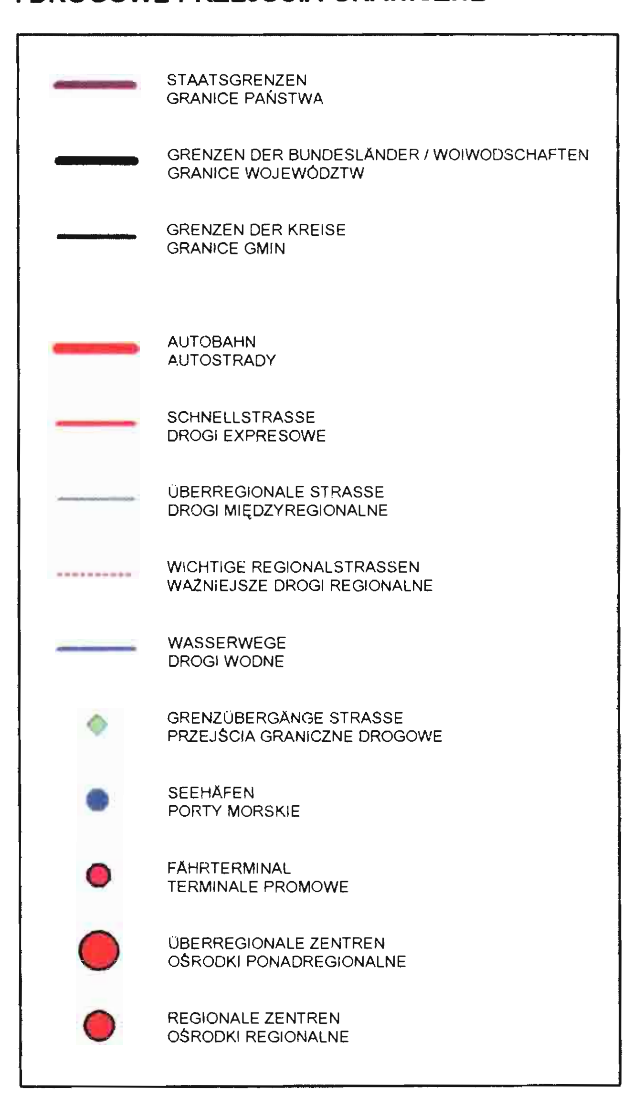
JACHTHÄFEN
PORTY JACHTOWE

1: 1.750.000

STRASSENNETZ, WASSERWEGE UND STRASSENGRENZÜBERGÄNGE



SIEĆ DROGOWA, WODNA I DROGOWE PRZEJŚCIA GRANICZNE



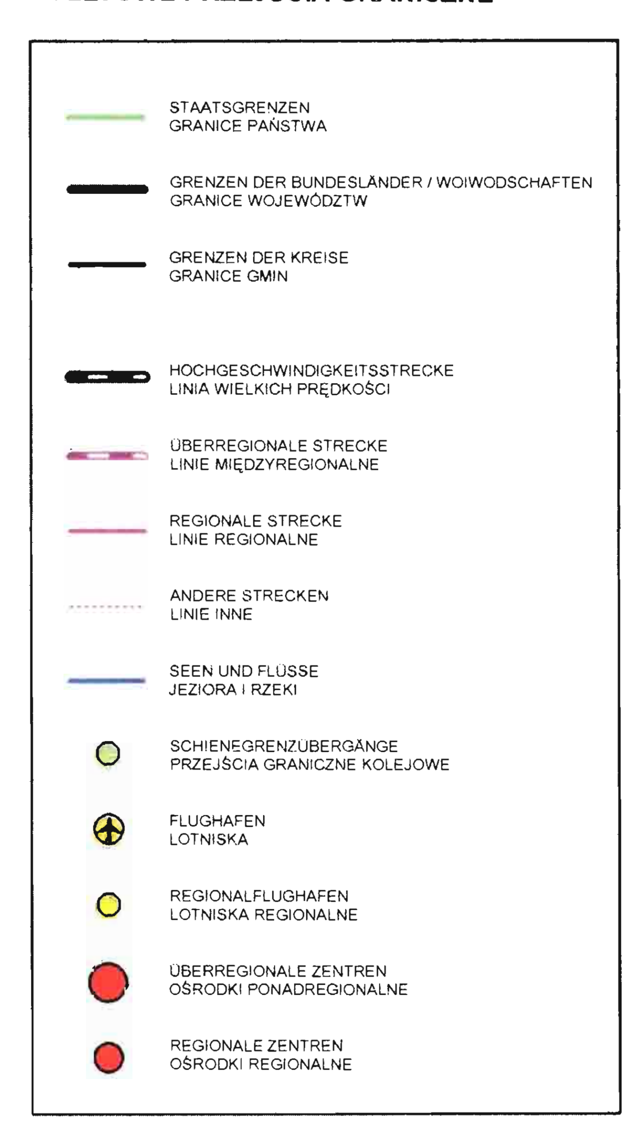
Greifswald
Koszalin (Köslin)
Neubrandenburg
Szczecin (Stettin)
Piła (Schneidemühl)
Eberswalde
Gorzów Wlkp (Landsberg)
Berlin
Frankfurt/Oder
Poznán (Posen)
Zielona Góra (Grünberg)
Leszno (Leschnau)
Cottbus
Bautzen
Görlitz
Legnica (Liegnitz)
Wrocław (Breslau)
Dresden
Jelenia Góra (Hirschberg)
Wałbrzych (Waldenburg)

1: 1.750.000

SCHIENENNETZ, FLUGHÄFEN, SCHIENENGRENZÜBERGÄNGE

SIEĆ KOLEJOWA, LOTNISKA, KOLEJOWE PRZEJŚCIA GRANICZNE

10



Greifswald
Koszalin (Köslin)
Neubrandenburg
Szczecin (Stettin)
Piła (Schneidemühl)
Eberswalde
Gorzów Wlkp. (Landsberg)
Berlin
Poznán (Posen)
Frankfurt/Oder
Zielona Góra (Grünberg)
Leszno (Leschnau)
Cottbus
Legnica (Liegnitz)
Bautzen
Görlitz
Wrocław (Breslau)
Dresden
Jelenia Góra (Hirschberg)
Wałbrzych (Waldenburg)

1: 1.750.000